

UNIVERSIDADE DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA

**“HABITAR E HABILITAR MARVILA”
O CASO DA FÁBRICA DO BRAÇO DE PRATA**

Jairo Emanuel Salgado da Silva Gonçalves
(Licenciado)

Projeto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura
Mestrado Integrado em Arquitetura

ORIENTADOR CIENTIFICO: Doutor Carlos Manuel da Silva Lameiro

JURI:

PRESIDENTE: Doutor João Vassalo Santos Cabral

VOGAIS: Doutora Maria Manuela Afonso da Fonte
Doutor Carlos Manuel da Silva Lameiro

Lisboa, FAUL, Fevereiro, 2015

Agradecimentos

Primeiro que tudo, gostaria de agradecer ao professor Carlos Lameiro pela sua disponibilidade, pela ética ao longo do ano, e pela sabedoria que tão bem soube transmitir, graças a ele foi possível chegar aqui, e graças a ele posso dizer que este ano foi rico em aprendizagem, tivessem sido todos como ele, teria sido mais difícil, mas certamente, melhor!

Agradeço também os meus colegas de trabalho, Diogo e Xixa, que tantas vezes seguraram o serviço sozinhos para que eu pudesse ficar fechado e escondido no armazém a escrever.

Agradeço ao Hugo, que graças a sua experiência, amizade e mau feitio, tanto soube ser amigo e professor.

As minhas cadelas que me faziam pela madrugada fora companhia e mimos, já quando a noite ia longa.

Aos meus amigos, Elvas, Luís, Pestanas, Lúcia, e mais uma vez Xixa, que tanto me apoiaram, escutaram e incentivaram a terminar esta fase da minha vida.

À minha Betinha, por todos estes anos de apoio, carinho, amizade, cumplicidade e entreajuda, por me aturar quando o meu feitio e cansaço tornava tudo mais difícil. Por fim, aos meus pais, que tanto esforço e de tanta coisa prescindiram para me dar uma boa educação, mais que PAIS, souberam ser amigos, e a eles devo tudo!

A todos vocês agradeço.

Título:**HABITAR E HABILITAR MARVILA****Nome:****Jairo Salgado****Orientador:****Prof Carlos Silva Lameiro****Mestrado Integrado em
Arquitetura****Lisboa, Janeiro de 2015****RESUMO**

As cidades históricas, e de núcleo urbano consagrado crescem desagregadas do seu núcleo histórico, em direção às suas periferias, deixando muitas vezes uma quantidade de espaços esquecidos, isto devido a questões económicas, históricas ou até sociais passando a ser interstícios, uma pausa, um vazio, algo que até pode ser preenchido mas que perdeu a sua função. Esse trabalho centra-se nesses espaços, em perceber como eles surgem e de onde surgem, e como estes podem ser uma mais-valia para uma intervenção que nem sempre nova, pode através de um conjunto

de ações e decisões integrar e por vezes dinamizar zonas da cidade que com o tempo se tornaram marginais, e incorporar num antigo, mas novo contexto urbano capaz de unificar toda uma zona da cidade. Perceber que o espaço público deve acompanhar a sociedade atual e as suas necessidades, não podendo esquecer que este é um elemento em transformação contínua, e que se não acompanha as necessidades da sociedade entra em rotura. Assim, esta dissertação procura através de uma análise ao contexto urbano da cidade de Lisboa e a área de Marvila, local da intervenção, desenvolver um conjunto de intervenções sobre um padrão urbano degradado, analisar as soluções conseguidas e a forma como estas conseguem criar nova “cidade”. Vai ser estudado também um conjunto edificado proposto, com um carácter habitacional distinto do corrente, habitação/local de trabalho, no qual vão ser exploradas duas tipologias diferentes.

Desta forma pretendo desenvolver uma análise formal e criar uma estratégia de intervenção, fazendo um estudo profundo das decisões tomadas, definindo a função de cada espaço e como estes podem ajudar a criar uma maior e melhor ligação com a sociedade que iria usufruir destes.

Palavras-chave: Revitalizar, Vazio Urbano, Acessibilidades, Espaço Público, Habitação Alternativa.

Abstract

Title:

HABITATE AND HABILITATE MARVILA

Nome:

Jairo Salgado

Orientador:

Prof Carlos Silva Lameiro

**Mestrado Integrado em
Arquitetura**

Lisboa, Janeiro de 2015

Historical cities, and established urban cores grow toward their peripheral areas, often leaving a quantity of forgotten spaces, due to economic, historical or even social issues. Those spaces become interstices, a break, a void, something that can be filled but has lost its function. This thesis focuses on those spaces, understanding how they arise and where they emerge, and how they can be an asset for an operation not always new, but that sometimes,

through a set of actions and decisions can integrate and create dynamic areas inside the city which in time became marginal, and incorporate an old, but new urban context that can unify an entire area of a town. Realize that the public spaces should follow the current society and its necessities, not forgetting that this is an element in continuous transformation, and that if it does not follow the needs of society, starts to failure. Thus, this dissertation demand through an analysis of the urban context of the Lisbon city and the area of Marvila, the intervention site, developing a set of interventions on a depredated urban pattern, analyzing the achieved solutions and how they can create new "city ". It will be also studied a new building intervention, with a distinct character of housing, SO-HO, on which will be exploited two different types of solution.

Therefore I intend to do a formal analysis and create an intervention strategy making a deep study of the decisions taken, by defining the function of each space and how they can help create a bigger and better connection with society.

Keywords: Revitalize, Urban Void, Accessibility, Public Space, Alternative Housing.

ÍNDICE GERAL

| | |
|---|----|
| I RESUMO | 1 |
| II ABSTRACT..... | 2 |
| III ÍNDICE GERAL..... | 3 |
| IV ÍNDICE DE FIGURAS | 5 |
| 1. INTRODUÇÃO | 8 |
| 1.1. HABITAR E HABILITAR MARVILA..... | 8 |
| 1.2. OBJECTIVOS DO TRABALHO | 9 |
| 2. ESTADO DA ARTE | 12 |
| 3. LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ZONA DE INTERVENÇÃO | 18 |
| 3.1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA CIDADE DE LISBOA..... | 18 |
| 3.2. ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL DE LISBOA..... | 19 |
| 3.3. LOCAL: O VAZIO DEIXADO PELA FÁBRICA DO BRAÇO DE PRATA..... | 20 |
| 4. CASOS DE ESTUDO..... | 22 |
| 4.1. HAFENCITY..... | 22 |
| 4.2. QUINTA DA MALAGUEIRA | 25 |
| 4.3. HOUSE IN SOHO | 27 |
| 5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO | 30 |
| 5.1. JUSTIFICAÇÃO DA ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO..... | 30 |
| 5.2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO DE DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO..... | 34 |
| 5.2.1. IDENTIDADE | 34 |
| 5.2.2. CONTINUIDADE/PERMEABILIDADE/LEGIBILIDADE | 34 |
| 5.2.3. SEGURANÇA/CONFORTO/APRAZIBILIDADE | 35 |
| 5.2.4. MOBILIDADE/ACESSIBILIDADE/PERMEABILIDADE..... | 35 |
| 5.2.5. INCLUSÃO/COESÃO SOCIAL..... | 36 |
| 5.2.6. DIVERSIDADE/ADAPTABILIDADE | 37 |
| 5.2.7. RESISTÊNCIA/DURABILIDADE | 37 |
| 5.2.8. ELEMENTOS E ESTRUTURAS NATURAIS | 37 |

| | | |
|---------|---|----|
| 5.2.9. | INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS, TRANSPORTES E ESTACIONAMENTO | 37 |
| 5.2.10. | INFRAESTRUTURAS DE APOIO E SERVIÇOS..... | 38 |
| 5.2.11. | PAVIMENTOS..... | 39 |
| 5.3. | DESCRIÇÃO DO EDIFÍCIO | 39 |
| 5.3.1. | RELAÇÃO COM O QUARTEIRÃO/LOTE | 39 |
| 5.3.2. | PERCURSO | 40 |
| 5.3.3. | RELAÇÃO COM O EXTERIOR..... | 40 |
| 5.3.4. | ORIENTAÇÃO E INSOLAÇÃO | 40 |
| 5.3.5. | INSOLAÇÃO DO EDIFÍCIO..... | 40 |
| 5.4. | ANÁLISE DA FORMA..... | 41 |
| 5.4.1. | DESCRIÇÃO | 41 |
| 5.4.2. | ORGANIZAÇÃO E USO DO ESPAÇO..... | 42 |
| 5.4.3. | ORGANIZAÇÃO EM PLANTA..... | 43 |
| 5.4.4. | ACESSOS E CIRCULAÇÕES..... | 45 |
| 5.4.5. | TIPOLOGIAS..... | 45 |
| 5.5. | COMPOSIÇÃO ESPACIAL..... | 46 |
| 5.5.1. | EXTERIOR | 46 |
| 5.5.2. | DESENHO DE FACHADAS E QUESTÕES DE LINGUAGEM..... | 47 |
| 5.5.3. | TEXTURA E COR | 47 |
| 5.5.4. | CARACTERIZAÇÃO CONSTRUTIVA | 47 |
| 6. | CONCLUSÃO | 48 |
| 7. | BIBLIOGRAFIA..... | 50 |
| 7.1. | LIVROS..... | 50 |
| 7.2. | ARTIGOS/ PALESTRAS/ CONFERÊNCIAS..... | 52 |
| 7.3. | PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS..... | 52 |
| 7.4. | LEGISLAÇÕES/ DOCUMENTOS OFICIAIS..... | 53 |
| 7.5. | WEB..... | 53 |
| 8. | ANEXOS | 55 |
| 8.1. | PROCESSO DE TRABALHO..... | 55 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: Vazio da antiga fábrica do braço de prata..... | 9 |
| Fonte: Google maps. | |
| Figura 2: Incendio do Chiado 1988 | 13 |
| http://expresso.sapo.pt/o-grande-incendio-do-chiado=f827244 | |
| Figura 3: Chiado na atualidade | 13 |
| Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Chiado#mediaviewer/File:LisbonChiado1-CCBYSA.jpg | |
| Figura 4: Poble Nou..... | 13 |
| Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1504708 | |
| Figura 5:Muro de Berlin em 1945 e na atualidade | 15 |
| Fonte: http://www.abc.es/fotos-internacional/20110811/anos-inicio-construccion-muro-82181.html | |
| Figura 6: Lisboa ano 1500 | 18 |
| Fonte: http://www.lisboa-cidade.com/lx/images/paco.jpg | |
| Figura 8: Planta geral de lisboa 1833 | 18 |
| Fonte: http://lh4.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TBAG0xjaZyI/AAAAAAAADSQ/d_jdOglT91Y/s1600-h/al31%5B6%5D.jpg | |
| Figura 9: Doca do Terreiro do Trigo e Alfama 1940 | 18 |
| Fonte: http://jmgf.fotosblogue.com/image/1206573347-jpg/ | |
| Figura 10: Fábrica de gás da Matinha 1944..... | 19 |
| Fonte: http://lh4.ggpht.com/-CdZOtDLydXM/TjJ1dVFoDPI/AAAAAAAAC0/FdqWffZ0RSI/s1600-h/Fbrica-de-Gas-da-Matinha.45.jpg | |
| Figura 12: Plano de Urbanização de Lisboa, 1938-1948 (E. de Gröer)..... | 19 |
| Fonte: http://in3.dem.ist.utl.pt/msc_04history/aula_5_a.pdf | |
| Figura 13: Plano Diretor de Urbanização de Lisboa 1959..... | 20 |
| Fonte: http://repositorio.ipl.pt/bitstream/10400.21/3357/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf | |
| Figura 14: Planta aerofotográfica do complexo industrial da fábrica do braço de prata 1963..... | 20 |
| Fonte: Caminho%20do%20oriente,%20Guia%20do%20património%20industrial,%20ISBN:%20972-24-1056-3 | |
| Figura 15: Orto foto mapa do vazio deixado pela Fabrica do braço de prata, atualidade. | 20 |
| Fonte: Google maps | |
| Figura 16:Proposta de intervenção no porto de Hafencity | 22 |
| Fonte: http://www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/163 | |
| Figura 17: Escadarias serpenteantes até a água, Hafencity. | 23 |
| Fonte: http://image.architonic.com/imgArc/project-1/4/5205324/Miralles%20Tagliabue-Hafencity-05.jpg | |
| Figura 18: Elementos de revestimento do piso. | 23 |
| Fonte: http://image.architonic.com/imgArc/project-1/4/5205324/Miralles%20Tagliabue-Hafencity-06.jpg | |

| | |
|--|----|
| Figura 19: Antigas docas reabilitadas. | 23 |
| Fonte: http://www.kcap.eu/images/p_000162_hafencity.jpg | |
| Figura 20: Zonas de lazer. | 24 |
| Fonte: http://archrecord.construction.com/news/2011/12/images/HafenCity-Hamburg/HafenCity-Hamburg-1.jpg | |
| Figura 21: Acabamentos em betão. | 24 |
| Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:HafenCity_Hafengeburtstag_2009b.jpg | |
| Figura 22: Plataformas flutuantes. | 24 |
| Fonte: http://www.hafencity.com/upload/images/artikel/z_artikel_en_23_1_182_1200x800.jpg | |
| Figura 23: Frentes de rua. | 25 |
| Fonte: http://l.yimg.com/g/images/spaceout.gif | |
| Figura 24: Blocos de garagem. | 25 |
| Fonte: http://l.yimg.com/g/images/spaceout.gif | |
| Figura 25: Galeria de infraestruturas. | 25 |
| Fonte: http://l.yimg.com/g/images/spaceout.gif | |
| Figura 26: Tipologias de habitação. | 26 |
| Fonte: http://adbr001cdn.archdaily.net/wp-content/uploads/2012/05/1337389985_z1329748535_plantas_secciones_alzados_tipo_a_y_b.gif | |
| Figura 27: Conjunto habitacional em Tottenham. | 27 |
| Fonte: http://www.urban75.org/london/images/holborn-london-44.jpg | |
| Figura 28: Edifício de habitação pelos Smithson para Tottenham. | 28 |
| Fonte: http://postwar-architecture.blogspot.pt/2011/10/origins-of-brutalism.html | |
| Figura 29: Escola Secundária Smithdon em Hunstanton, obra do casal Smithson. | 29 |
| Fonte: https://c2.staticflickr.com/4/3069/3007464075_01d61f9439.jpg | |
| Figura 30: Contexto geral da intervenção. | 33 |
| Figura 31: Vista de praça de apoio e edifício proposto. | 34 |
| Figura 32: Vista de proposta de intervenção (Praça) nas traseiras da Braço de Prata | 36 |
| Figura 33: Modelo 3d geral. Vista da Praça miradouro. | 38 |
| Figura 34: Vista do lote de inserção do edifício proposto. | 39 |
| Figura 35: Vista parcial do edifício proposto, zonas de lazer, e miradouro ao fundo. | 41 |
| Figura 37: Visualização das galerias de acessos e acesso vertical exterior. Zonas frias | 42 |
| Figura 36: Tipologias propostas. | 42 |
| Figura 38: Esquema de acessos e circulações Tipologia 1. | 42 |
| Figura 39: Esquema de acessos e circulações. | 44 |
| Figura 40: Visualização das galerias de acessos e acesso vertical exterior. | 45 |

1. INTRODUÇÃO

1.1. HABITAR E HABILITAR MARVILA

A natureza do pensamento arquitetónico junta teoria com prática, reflexão com experimentação e sabedoria com conhecimento, reconhecendo assim uma natureza específica nos campos da pesquisa e da investigação. Este trabalho irá centrar-se para além da parte prática de projeto, também na parte teórica onde irei explorar algumas questões inerentes à problemática da multifuncionalidade e do uso habitacional com tipologias não correntes, enunciando possíveis respostas a questões tais como perceber como pode um conceito de habitação multifuncional ser tão digno quanto um habitar tradicional (casa/ dormitório/ abrigo), e até uma solução mais atual.

Desenvolver um projeto arquitetónico e programático para a implementação deste conjunto habitacional, inserido na temática do atual semestre. Definindo um conjunto de decisões e objetivos funcionais capazes de relacionar de forma concreta com um combinado de decisões tomadas desde uma macro escala da cidade, até à sua evolução para a escala do edifício. Pretendo também demonstrar como este tipo de espaços representam uma oportunidade para que a cidade volte a ser habitada, criando novos núcleos atrativos. Assim, evitando que a cidade fique estagnada ou entre em decadência por uma memória de um passado recente, e rebuscar uma memória histórica e honrada, como condição para a projetar no futuro e na atualidade. Percebendo que a cidade pode crescer através do seu próprio interior, abrigar novos habitantes, e obrigar esta a regenerar-se a si própria, pois com tantos vazios dentro delas, qual é a necessidade de expandir para as periferias? Isto através do desenvolvimento de uma estrutura habitacional capacitada, que permita evitar o aumento de infraestruturas de acesso, e evitar congestionamentos de trânsito combatendo o efeito *shrinking city*¹ que começa a aparecer na cidade de Lisboa, devido a deslocações para casa/trabalho. Como combater este fenómeno, densificar a cidade, e diminuir os movimentos pendulares que atualmente provocam desordem no território. Qualificando a cidade para abrigar um maior número de pessoas do que aquele que atualmente abriga, através de uma melhora nas condições de habitabilidade e qualidade do espaço público, de lazer e de encontro.

¹ *Shrinking city*, territórios que de forma isolada ou na sua totalidade, começam a perder população residente para as periferias devido a varias razões, isoladas ou não.

1.2. OBJECTIVOS DO TRABALHO

A proposta de trabalho tem como estratégia preencher um vazio urbano, deixado pela antiga fábrica do braço de prata e a restante envolvente consagrada, e que devido a esta barreira, e não só a zona de Marvila, e local de intervenção, estão segregados. É também necessário perceber como surgem estes espaços dentro de uma área metropolitana consagrada. Primeiramente deve-se salientar como sendo natural o surgimento destes dentro da cidade, não só através de antigas indústrias ou infraestruturas de transportes desabilitadas, este fenómeno é também influenciado por mudanças económicas e financeiras, sinónimo do declínio da indústria tradicional, remetendo espaços para o abandono na expectativa de deterioração.



Figura 1: Vazio da antiga fábrica do braço de prata

Nesta área de Lisboa é fácil perceber que não houve um planeamento consciente de cidade, sendo que esta área manteve durante mais de cinco décadas um carácter meramente industrial, e com parque habitacional limitado a umas quantas vilas operárias. Esta zona resistiu às especulações do mercado imobiliário o que acabou por permitir uma salvaguarda dos vestígios patrimoniais, acabando estes por entre tanta ferrugem conseguir valorizar um pouco a zona apesar de há muito terem perdido a sua função original. Entre escombros e conjuntos edificados que se degradam lentamente, surge esta zona da cidade, hoje completamente à parte da restante, sem cumprir a função para a qual foi criada, desadequada das necessidades atuais da cidade e da zona em si, carente de novos usos, estruturas e de entrar num novo contexto urbano.

A estratégia de intervenção tem como objetivo a análise e a tentativa de integração deste vazio, de forma a unificar a zona. Também a apropriação e requalificação de pátios, tal como implementação de áreas verdes de lazer capazes de enobrecer a zona, possibilitar o surgimento de novas atividades e funcionalidades, ligadas a comunidade e capazes de originar um programa habitacional funcional, e que possam desenvolver estes novos lugares. A intenção é de conectar e permitir a ligação entre vários jardins e espaços públicos e semipúblicos, de modo a poderem ser visitáveis e explorados por outras atividades e criar um espaço contínuo, através da criação de um conjunto de espaços verdes públicos, e logradouros que se interliguem com a estrutura urbana existente e a propor. Ações necessárias, que permitirão o surgimento de transversalidades no tecido urbano, mesmo que sendo pontualmente.

2. ESTADO DA ARTE

Na atualidade temo-nos deparado com o surgimento de diversos espaços, desocupados, degradados e abandonados, dentro de diversos meios urbanos. Alguns até em localizações relevantes, como a do local em que se pretende intervir, próximo do rio, e de duas zonas centrais de Lisboa, outros na proximidade de grandes nós focais, contemplados por vastas redes de transporte público. A problemática que surge é que, a cidade mal planeada cresce em direção a espaços adjacentes e periféricos, esquecendo estes interstícios, crescendo de forma extremamente rápida em direção às suas orlas, esquecendo os seus vazios interiores. Este fenómeno deu origem ao surgimento de “pseudo-cidades satélite”, sem ordenamento, ou qualquer género de referência contextual ou histórica com as suas proximidades. Este crescimento não é sustentável tendo em conta a disponibilidade de vazios dentro do próprio núcleo citadino, áreas de grande importância a requalificar, capazes de regenerar e unificar a cidade consagrada, permitindo que esta seja lida como um todo, que cresce e se desenvolve de forma sustentável. Estas ações podem dar-se através da edificação, ou até mesmo da criação de simples espaços de encontro e união entre diversas partes da cidade, carentes de infraestruturas e espaços de carácter público.

Mais recentemente, indústrias e portos localizados no interior de antigas cidades portuárias, devido à sua necessidade de localização da indústria nas proximidades de frentes ribeirinhas e marítimas, para maior facilidade no escoamento de produtos e matéria-prima a nível de transporte marítimo. Foram-se criando sucessivos aterros, de modo as cidades crescerem em direção ao rio e ao mar, e como consequência conseguir aumentar as suas indústrias.

Devido a crise económica dos anos 70 e a uma necessidade de aumento de dimensão, acréscimos do custo do espaço que ocupavam e uma nova necessidade de se localizarem na proximidade de novas autoestradas, os portos sofrem novas reorganizações e muitas indústrias abandonam os centros da cidade. Assim, começaram a surgir dentro da cidade, diversos espaços de carácter industrial, desativados e abandonados, que com o passar do tempo ficaram desfragmentados da cidade. Desta forma, muitas vezes encontramos dentro do tecido urbano áreas, fragmentos, de elevado valor a nível de localização, dentro do tecido urbano, frentes ribeirinhas, locais abandonados pela população, como é o caso, do local em estudo.



Figura 4: Poble Nou



Figura 2: Incendio do Chiado 1988



Figura 3: Chiado na atualidade

Encontramos hoje muitas cidades de portos industriais, que entretanto viram estas atividades reduzidas ou relocadas, criarem planos de ação relativamente a estas áreas, de modo a devolver o rio a cidade ou criar um contínuo no seu território, tal como é o caso de Barcelona que após a queda do antigo regime em Espanha foi atribuída autonomia política e económica às cidades, fazendo com que estas ganhassem maior competência a nível urbanístico. O que permitiu à cidade de Barcelona, em princípios dos anos 80, iniciar um processo de reorganização do seu espaço urbano, apostando na melhoria de infraestruturas urbanas com o objetivo de estruturar a cidade num sistema policêntrico capaz de homogeneizar o território, isto também, influenciado pela realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Estas intervenções partiam do sistema viário até a reabilitação da orla costeira e eram constituídas pelo aproveitamento de terrenos que haviam perdido a sua função (instalações portuárias, armazéns, vazios urbanos, ruínas sem valor histórico). Exemplo destas ações foi Poble Nou, que era uma zona industrial obsoleta e que não permitia a expansão do centro da cidade, daqui surgiu a Villa Olímpica que conseguiu reintegrar esta área morta dentro da cidade. É também de louvar citar dois casos de grande sucesso nacional a quando da renovação de Lisboa através da construção da baixa pombalina após o terremoto de 1755, que destruiu a maior parte da cidade, levando a uma reconstrução com um plano mais consciente e moderno. Outro exemplo, de menor proporção, é também o incêndio dos armazéns do Chiado, que permitiu a Lisboa uma reestruturação do seu centro, que na altura começava a tornar-se desinteressante. Apesar de fisicamente intacta, com um tecido maioritariamente do século XVIII, esta zona perdia com o tempo cada vez mais população re-

sidente e tornava-se mais “pobre”. Sendo que apesar de se tratar de uma catástrofe, através desta abriu caminho para uma intervenção a nível urbanístico, radical e de sucesso, conseguindo revitalizar completamente toda a zona.

São necessários este género de planos de carácter mutável, capazes de devolver a cidade ao rio ou criar um contínuo na sua estrutura e oferecer uma função lúdica, ou de alto carácter habitacional, para que estas intervenções sejam vistas como um todo a nível de continuidade urbana e capazes de provocar uma forte mudança no carácter da cidade.

2.1. O QUE SE ENTENDE POR VAZIO URBANO

“Vazio urbano é uma expressão com alguma ambiguidade: até porque a terra pode não estar literalmente vazia mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios... No sentido mais geral denota áreas encravadas na cidade consolidada, podendo fazer esquecer outros “vazios”, menos valorizáveis, os das periferias incompletas ou fragmentadas, cujo aproveitamento poderá ser decisivo para reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra. Assim, a ideia que agora prevalece na Europa, de que se devem encher os vazios (bem) urbanos como forma de sustentar a dispersão periurbana, se acaso pega como regra, pode até vir a agravar as condições ambientais das cidades centrais e adiar a requalificação da periferia que, entretanto, continuaria a estender-se, apesar desse preenchimento dos vazios internos.”²

Espaços vagos e lugares construídos onde ocorrem as atividades do dia-a-dia, são parte integrante da cidade coexistindo ambos na mesma realidade e juntos compreendem um todo urbano. Quando analisados espaços em plena atividade, cheios de vida urbana, delimitando estes mentalmente, são automaticamente evidenciados pela eliminação, os restantes, os vagos, por outras palavras, o contorno define espaços a cheio, como a negativo, os espaços vazios. *“Uma área sem limites claros, sem uso atual, vaga, de difícil compreensão na percepção coletiva dos cidadãos, constituindo normalmente um rompimento no tecido urbano. Mas é também uma área disponível, cheia de expectativas, de forte memória urbana, com potencial origi-*

² Nuno Portas, “Do vazio ao cheio”. Cadernos de Urbanismo nº2

nal: o espaço do possível, do futuro”³ Assim frequentemente surgem na paisagem urbana espaços sem qualquer planeamento, são espaços que surgem como resíduos de outrora e desligados da envolvente, representando um grande problema para as cidades. O vazio urbano surge esquecido, desprezado dentro da cidade, mas não necessariamente vazio, podem ser edifícios e até vegetação, existindo devido ao crescimento desorganizado.

Existe uma grande variedade de terminologias para designar estes espaços dentro da cidade, há quem os chame de terrenos baldios, interstícios, lotes, talvez sendo o único elemento comum a todas estas descrições, um certo grau de indefinição destes, acabando por permitir o uso desta terminologia indiscriminadamente. Ao longo das duas últimas décadas foram elaboradas e estudadas varias reflexões sobre em que consistiam estes espaços, sobre a sua abrangência, limites ou carácter, apesar de indefinido e concluindo que devido a ausência de usos e a sua estagnação, surgem como pontos de interesse e repletos de potencial graças a forma como intervindo neles podemos oferecer algo novo a cidade.

Hoje em dia, a preocupação sobre a reutilização destes terrenos vagos pode contribuir imenso para a recuperação da qualidade urbana das cidades, revitalizando de forma económica e social as zonas de intervenção, a busca por uma estratégia para facilitar a sua integração efetiva no resto do espaço urbano em que estão inseridos, ajuda a reconstruir e administrar a cidade como um todo. Para uma renovação urbana é necessário uma variedade de interven-

ções capazes de melhorar as condições e intensificar a utilização de uma área urbana existente mas menosprezada, para acomodar atividades populacionais e económicas, ao contrário de ações para o desenvolvimento de novas áreas urbanas em zonas periféricas. A renovação urbana incentiva uma melhor utilização em termos sociais e económicos de um território que sofre de deterioração social, económica e física.



Figura 5: Muro de Berlin em 1945 e na atualidade

2.2. COMO E ONDE SURGEM OS VAZIOS URBANOS

Estes surgiram com a destruição gerada durante a segunda guerra mundial por quase toda a Europa. Em certos casos, cidades perderam completamente os seus centros históricos, restando unicamente vazios ou partes de algo que

³ Definição dada por Solá-Morales no seu artigo “Terrain Vague”, no livro *territórios*, publicado originalmente in *Anyplace, Anyone* Corporation, Nova Iorque, 1995, pp. 118-123

já não é, mas carregados de significado e memória. O exemplo perfeito talvez seja Berlim, que através da apropriação e aproveitamento destes vazios conseguiu renascer, criando uma nova estrutura de cidade policêntrica.

A quando da revolução industrial, muitas destas cidades esqueceram alguns dos seus vazios e iniciaram expansão para a periferia, deixando-os ao esquecimento como foi o caso de muitas cidades italianas com a criação de bairros periféricos, deixando estes espaços ao esquecimento, e originando assim a perda de pessoas no centro das cidades. Com a industrialização surgiram também os aterros nos rios e cidades portuárias, de forma a facilitar o escoamento de produtos, assim as cidades começam a crescer em direção ao rio e ao mar, nascendo assim novos espaços maioritariamente ocupados por indústrias portuárias. Posteriormente a isto nos anos 70, dá-se uma crise que afeta e obriga a uma nova reorganização de várias indústrias fazendo com que estas abandonem o centro das cidades e se localizem em zonas mais periféricas e próximas de nós viários por forma a crescerem ou minimizar despesas. Desta forma foram-se acrescentando aos vazios já existentes, novos espaços de carácter industrial sem função, estagnados e inscrevendo novos parágrafos na história das cidades.

Mas estes vazios não surgem unicamente dentro da cidade consolidada, devido muitas vezes a expansão desordenada em direção a periferia e aos grandes entrepostos de convecção com a área metropolitana. Em consequência disto, a partir dos anos 80, surge uma nova tipologia de espaços, isto devido a urbanização de áreas de carácter mais rural, surgindo entre estes, espaços indefinidos sem apresentar qualquer função de nível rural, mas que ainda não tem um carácter urbano bem definido. Mesmo por vezes possuindo redes de infraestruturas, continuam por na realidade a não apresentar um carácter urbano pois continuam a ser descampados perdidos entre a cidade e a sua envolvente rural, ou seja, são espaços ainda rurais encaixados num contexto urbano enque cujos limites não estão bem definidos, dando origem a conjuntos de espaço rural com alguma ocupação dispersa das periferias, dando origem a um crescimento ao largo de vias precárias e insignificantes.⁴ Sendo que qual será o interesse de os integrar expandindo a cidade desnecessariamente quando há possibilidades de intervenção dentro desta, assim estes permanecem quase que num limbo, pois para conseguir uma total revitalização de uma cidade é necessário aproveitar todos os vazios.

⁴ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – “*Terrain Vague*” in *Territórios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002

3. LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ZONA DE INTERVENÇÃO

3.1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA CIDADE DE LISBOA



Figura 6: Lisboa ano 1500



Figura 7: Planta geral de lisboa 1833

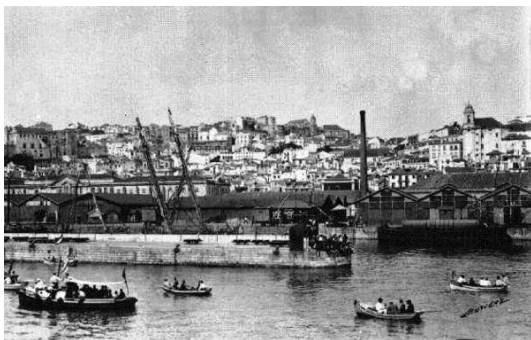


Figura 8: Doca do Terreiro do Trigo e Alfama 1940

Lisboa cresce através da colina do castelo por motivos de defesa, e graças a esta posição privilegiada em relação a restante Europa, devido ao seu porto natural de grandes dimensões que facilita o acesso a navios de vários portes, abrigado pelas colinas e de frente para o Atlântico. Desta forma afirmou-se desde muito cedo como porta de entrada de bens e pessoas na Europa.

Com o surgimento das rotas marítimas o Porto de Lisboa torna-se uma paragem obrigatória nas rotas marítimas, tomando um forte papel no comércio nacional e internacional. A cidade cresce descendo as colinas e seguindo as margens do rio e perpendicular a este. No século XVI o rio assume-se como principal fonte económica de Lisboa desenvolvendo e reforçando a sua ligação cada vez mais com este. E no século XVII surgem novas obras de defesa e de qualificação da sua margem. Em 1755 é feito o primeiro grande aterro e posteriormente continuando a crescer sempre com ligação ao rio.

A industrialização em Portugal foi tardia, sentindo os efeitos desta apenas na segunda metade do século XIX. Com esta surgem novas transformações na frente ribeirinha de Lisboa primeiramente através do plano geral de 1886 para o porto de Lisboa e através deste e da revolução industrial e da sua localização geográfica favorável, e articulação com rede de transportes. Isto permitiu que Lisboa transformasse completamente a sua relação com o rio e com a criação da zona industrial do porto de Lisboa em 1942 redefine-se a frente ribeirinha de Lisboa,

através de grandes troços industriais e terrenos ganhos ao rio⁵.

Com a chegada da segunda metade do século XX, o declínio da atividade portuária a realocação industrial devido a questões tecnológicas, logísticas e económicas, enfraqueceu a relação entre cidades e portos acabando por assim dar origem a espaços obsoletos. Na década de 80 deu-se uma reviravolta e Lisboa promove o surgimento de novas áreas e funções urbanas em algumas destas zonas obsoletas, assim libertando-as para novas atividades económicas, áreas residenciais, ou qualquer género de carência que a cidade tivesse, acabando com o porto como limite da cidade, barreira frente ao rio.



Figura 10: Fábrica de gás da Matinha 1944

3.2. ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL DE LISBOA

*“Marvila apresenta-se ao breve olhar como um território inóspito, desconexo, descontínuo. Ao olhar semicerrado, revela-se fluida, cheia de altos e baixos, de coloridos e contrastes. (...) Marvila é um desses lugares que carregam o peso de serem periferia dentro de cidade. (...)”*⁶



Figura 11: Plano de Urbanização de Lisboa, 1938-1948 (E. de Gröer)

Na frente ribeirinha oriental de Lisboa, É de salientar as pré-existências industriais, hoje desativadas, que deram origem a zonas bastante extensas, abandonadas e segregadas do resto da cidade, casos bastantes comuns em toda a Europa, reflexo da cidade pós-industrial. Situações que são carentes de uma profunda análise para posterior integração dentro de tecido urbano consolidado. Esta temática tem sido nas ultimas décadas alvo de debate e tem originado vários projetos de recuperação e reajustamento destes lugares para uma realidade mais atual, através da requalificação e muitas vezes reabilitação de edifícios ou áreas degradadas. Ao longo do tempo Marvila foi sujeita a inúmeros estudos a nível da estrutura urbana e de planeamento desta:

⁵ José-Augusto França – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 93-96.

⁶ CAEIRO, Mário Jorge - Lisboa Cidade do Nada: Marvila, 2001, Lisboa, Extra Muros, 2002, p.23.



Figura 12: Plano de Urbanização de Lisboa 1959

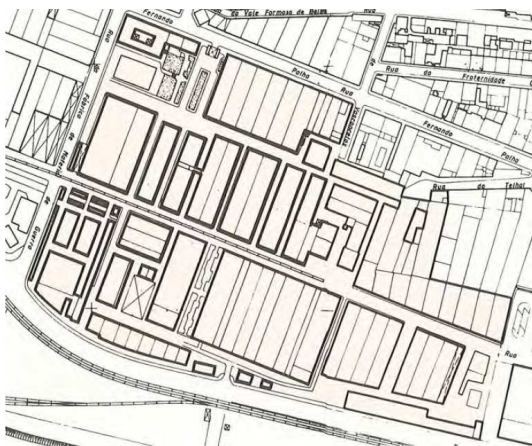


Figura 13: Planta aerofotográfica do complexo industrial da fábrica do braço de prata 1963



Figura 14: Ortofoto mapa do vazio deixado pela Fábrica do braço de prata, atualidade.

Plano de Étienne Groer (1948), Tinha como objetivo criar um certo equilíbrio nos usos do território, mas com diversas falhas na criação de zonamentos funcionais;

Plano Diretor da Urbanização de Lisboa, de 1959, dividia o território em duas áreas de caráter distinto, residencial nas proximidades do rio, e industrial na zona ocidental;

O Plano de Urbanização de Chelas (PUC), uma tentativa de reconversão do espaço urbano, tendo como principal objetivo potencializar o espaço público, esquecido, e uma política instável.

Em 1976 deu-se início à construção de bairros sociais, mas com vias de comunicação mal resolvidas que acabaram por acentuar a marginalidade da zona.

Do espaço rural, das quintas, Marvila tornou-se um espaço urbano periférico, negligenciado de equipamentos válidos a uma vivência cidadina satisfatória, vias de circulação, via-férrea e a avenida marginal, tornaram a zona num lugar entrecortado e a margem da restante cidade. Ouve em todos os planos uma semelhança, a intenção de desbloquear a zona através da criação de novos acessos, combater a proliferação de bairros sociais, levando a um consequente número de ações que só incrementaram a insatisfação dos residentes, e tornando o espaço cada vez mais fechado e a margem da envolvente.

3.3. LOCAL: O VAZIO DEIXADO PELA FÁBRICA DO BRAÇO DE PRATA

A proposta de intervenção insere-se sobre o vazio urbano deixado pela antiga fábrica do braço de

prata, situado na freguesia de Marvila, mais especificamente num vazio constituído pelos terrenos adjacentes a Rua Frenado Palha, marginado pela Av. Infante D. Henrique e a marginal da Cintura do Porto. Terreno que se encontra em estado de completo abandono e fragmentado da realidade da zona, área que poderá vir a servir como elemento de ligação e coesão entre diferentes realidades desta zona, e também como elemento fomentador de renovação sendo esta uma zona da cidade pouco habitada e segregada de vida social, marginada por bairros sociais a norte e ladeada por vários conjuntos industriais, muitos deles desativados, ou em completa ruína devido ao abandono das indústrias. A via Infante D. Henrique e a Rua da Cintura do Porto, surgem como elementos potencializadores e estruturantes da zona, permitindo um acesso rápido a outras partes da cidade, mas surgem também como problema devido a sua dimensão e frequência de tráfego, tal como a “Praça” 25 de Abril, devido à sua dimensão exagerada. Topograficamente esta zona apresenta um desafio, pois o vazio a margem da rua Fernando Palha apresenta ao longo de toda esta uma barreira que varia entre os oito e os dez metros de altura, o restante terreno apresenta-se relativamente plano o que torna relativamente fácil a intervenção neste. Visto tratar-se de um vazio urbano, o nível de dinâmicas sociais é quase inexistentes, com a exceção de um pequeno bairro habitacional acima da Rua Fernando Palha e uns escassos pontos de transportes públicos. É também de salientar a escassez de pontos de atravessamento ao longo de todo o vazio e vias adjacentes a este, acabando por o segregar ainda mais de toda a zona. A nível de património, encontramos o edifício da Fábrica da Tabaqueira, hoje abandonado, e o reconvertido, para centro cultural, o edifício da Fábrica do Braço de Prata. Paisagisticamente a zona adjacente a Rua Fernando Palha, devido a sua posição estratégica de maior cota e limpa de qualquer bloqueio visual, acaba por oferecer um sistema de vistas bastante rico. Em suma, podemos afirmar que o local apresenta uma serie de debilidades, sendo um espaço livre de qualquer relação de vizinhança, segregada e de relativa dificuldade de acesso. Mas também devido a sua localização, e dimensão, este vazio apresenta condições suficientes para vir a ser um ponto de coesão e estruturador de novo tecido urbano, permitindo uma maior coesão da zona e unificação desta.

4. CASOS DE ESTUDO

Os casos de estudo que serão apresentados de seguida e as diferentes configurações morfológicas e conceptuais, surgem da necessidade de compreender de que forma certos elementos tais como Intervenção sobre zonas urbanas portuárias obsoletas, sua reestruturação e implementação de um novo plano urbano; posteriormente diminuindo a escala, procurar perceber como a Implementação de uma nova estrutura de bairro com base em eixos viários e diferentes sectores habitacionais, conjuntamente com áreas verdes e uma procura por atribuição a novos conjuntos habitacionais um carácter bairrista, agregado a um contexto urbano existente e consagrado. Também procurar perceber até que ponto a preocupação extrema com a função, e como esta pode distribuir os espaços.

Destes conjuntos, do seu estudo e da interpretação das ações que os conseguiram pretendo conseguir pistas que me auxiliem na formação e desenvolvimento de peças finais.

4.1. HAFENCITY

Hamburgo, Alemanha, 2005



Figura 15: Proposta de intervenção no porto de Hafencity

HafenCity é um projeto de regeneração urbana, surge como extensão do centro da cidade de Hamburgo, junto as margens do Rio Elba. É o segundo maior projeto do género na Europa a nível de área de intervenção em reestruturação e integração urbana, trata-se de 2,2km² de área de intervenção. Esta área era zona franca⁷, mas devido à perda de interesse neste tipo de espaços pela Europa devido a criação da União Europeia e as trocas livres, o porto de Hamburgo viu o seu tamanho reduzido, e perdeu essas regalias.

⁷ Zona dentro de um País. Normalmente situada em zona portuária ou proximidades, onde as trocas comerciais não estão sujeitas as tarifas alfandegárias normais.



Figura 16: Elementos de revestimento do piso.



Figura 17: Antigas docas rehabilitadas.



Figura 18: Escadarias serpenteantes até a água, HafenCity.

Tendo tido o seu maior período de desenvolvimento nos últimos 25 anos, conseguindo albergar 12.000 pessoas residentes e 45.000 trabalhadores. As áreas residenciais estão a ser desenvolvidas junto a locais de trabalho e em combinação com lojas, escolas de artes, educação e de pesquisa científica. Foram projetados espaços públicos ao ar livre de diferentes tipos, incluindo passeios ao longo das docas, perto de praças e na água ou espaços verdes e parques. Estes novos lugares criados em HafenCity são novos meios urbanos, espaços à beira-mar que estão para além do nível recreativo, estão inteiramente voltados para o uso comercial. HafenCity também está comprometida com altos padrões de vista ecológico e desenvolvimento urbano sustentável.

O porto na sua zona principal transformou-se em bairro residencial e de oficinas, para tornar esta zona de Hafencity atraente, foram concebidos uma serie de planos desnivelados, a nível da água, os antigos molhes, e o novo nível do crescimento da cidade, todos relacionados com a água, influenciando a forma da ação. Desta forma encheram-se as docas de modo a poderem albergar novas atividades, como a receção de navios históricos, o porto está ligado a cidade por uma via rápida, uma zona pedonal trabalhada e repleta de edifícios, cria uma continuidade espacial que cruza toda a área e a liga as docas.

As características deste parque são as escadarias serpenteadas e inclinadas que chegam até a água, ao longo do percurso há vários bancos de diversas dimensões, que oferecem acento e uma vista sobre o porto. A rigidez dos espaços suaviza com diferentes tratamentos de superfície e cores. Os passeios são asphaltados e repletos de canteiros. As



Figura 20: Acabamentos em betão.



Figura 19: Zonas de lazer.

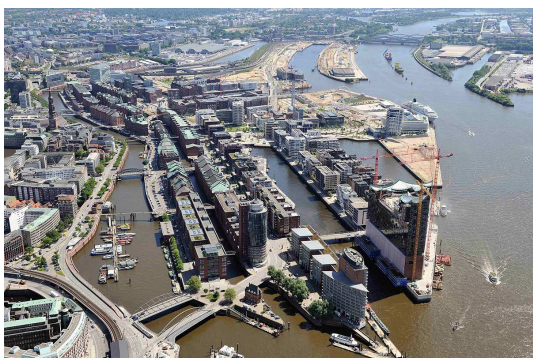


Figura 21: Plataformas flutuantes.

escadarias e rampas são de elementos cerâmicos contrastando com elementos de betão prefabricado, com motivos orgânicos.

Edifícios: As antigas instalações portuárias a margem do Elba, deixaram lugar a novos complexos habitacionais, zonas comerciais, equipamentos e antigas docas do porto. O projeto Hafencity implicou a transformação de 155 hectares e a expansão de Hamburgo em 40%.

Vegetação: As árvores repartem-se por todos os espaços a vários níveis, plantados em caldeiras repletas de relva ou cascalho nos passeios ou canteiros de terra sobre terraços junto a água.

Água: As águas do Elba que antigamente banhavam as instalações portuárias são visíveis a partir de qualquer ponto do novo espaço público, e a principal intenção da intervenção é estabelecer um contacto fluido entre residentes e visitantes com a água.

Atividades: Os terrenos, com exceção dos passeios junto a água, foram elevados entre os 5 e os 8 metros, prevendo as variações do nível do mar, e em algumas destas zonas entre os edifícios, a nível da nova cota de rua, foram previstas áreas de lazer.

Estâncias: As zonas de lazer tanto entre os edifícios habitacionais, tanto como nas proximidades da água têm um acabamento em betão prefabricado. Numa tentativa de salvaguarda da diferença de níveis entre a cota da rua e a borda de água, os terraços organizam-se entre rampas e escadas de pedra.

Percursos: O projeto pretende dirigir o público desde os novos blocos habitacionais até a margem. Duas grandes plataformas flutuantes permitem o acesso até aos barcos que podem atracar em molhes. Ainda foi considerado um passeio junto a água ligando a principal via de acesso a zona⁸

⁸ AURORA, Fernández; ARPA, Javier. *The public chance: New urban landscapes*. a+t ediciones, 2008.

4.2. QUINTA DA MALAGUEIRA Évora, Álvaro Siza Vieira, 1977



Figura 22: Frentes de rua.



Figura 23: Galeria de infraestruturas.



Figura 24: Blocos de garagem.

Este projeto surge no âmbito das operações SAAL⁹ e foi concebido pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira. Tratou-se de uma intervenção num enquadramento complexo, com implementação de construção de baixo custo, e supressão de dois bairros clandestinos, numa área suburbana de Évora. O plano de urbanização baseava-se em dois princípios, construção com base em referências locais, e recriar uma estrutura capaz de fomentar um crescimento organizado da zona¹⁰.

O projeto tem como base dois eixos viários, três setores habitacionais, garagens, equipamentos públicos e áreas verdes. Prevendo alojar 4120 pessoas e a construção de 1200 casas e conjuntos de apoio, zonas comerciais e de recreio, construídas ao longo de 20 anos. O projeto organiza-se numa forma ortogonal e rasgada por dois eixos, nascente e poente, que se ligavam com o centro histórico da cidade e delimitado por um rio no lado oposto do projeto, ocupando o lugar dos dois antigos bairros clandestinos.

O projeto surgiu agarrado a um conjunto de normas, a construção de casas de baixa altitude, costas com costas ao longo de uma galeria de infra-

estruturas, adaptação da grelha urbana a tipologia de habitação evolutiva. O projeto teve grande sucesso, graças ao jogo de volumes e revestimentos, a alteração constante de fachadas conseguiu-o fugir completamente ao carácter de bairro social. Diferentes tipologias, com diferente

⁹ SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local), um projeto arquitetónico e político criado poucos meses depois do 25 de Abril de 1974.

¹⁰ SILVA, Maria Manuel, A ideia de cidade em Álvaro Siza, Porto, FAUP, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2011. p. 15

estrutura interna. Casas pátio com dois tipos diferentes deste, frente ou trás da casa, tal como diferente número de quartos.

As Habitações tem como base um lote de 8x12m ou seja, 96m², que se repete e no conjunto devido a variação de tipologias nos lotes, estes ganham uma frente de rua de casas

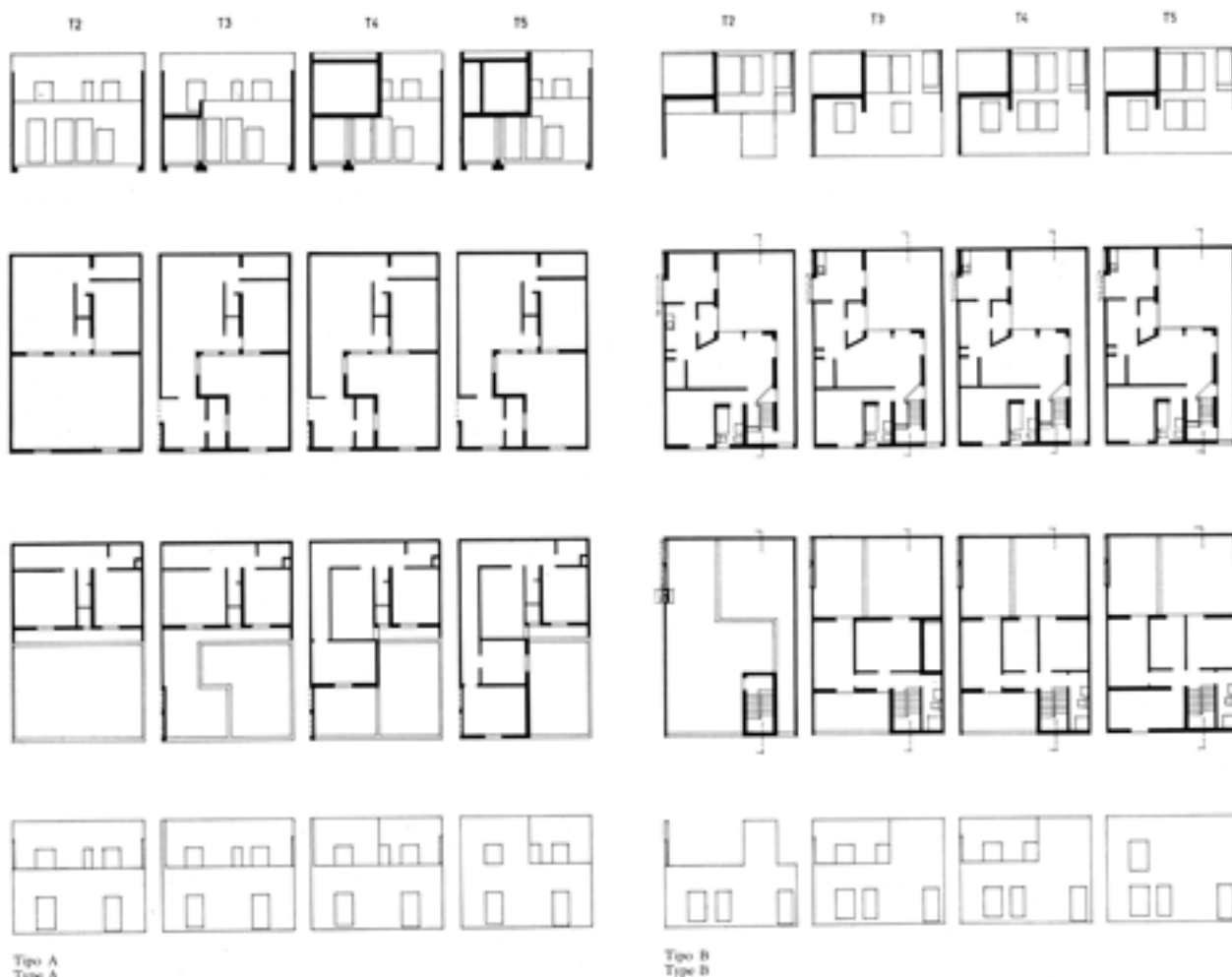


Figura 25: Tipologias de habitação.

em banda, com uma frente de rua estreita que não permite perceber completamente o que se passa dentro do lote, sendo que a altura dos muros varia e as casas seguem a inclinação do terreno.

Foram desenvolvidos cinco esquemas habitacionais, sendo que basicamente foi implementado o primeiro a ser desenvolvido, pois dos restantes foram construídos muito poucos exemplos. Assim surgem as tipologias “A” e “B”, sendo que a primeira foi a mais utilizada. O esquema escolhido pelo arquiteto tinha uma particularidade, era mutável, possibilitando a adaptabilidade das famílias ao longo do tempo, pois ambas as tipologias tinham a capacidade de variar o número de quartos de um a cinco e chegando a atingir os dois pisos de altura de acordo com as necessidades e capacidades de cada família.

O piso térreo permanece igual em cada solução e desenvolve-se a volta de um pátio onde são colocadas a sala, dormitórios e serviços, funcionando tipo átrio “A” ou pátio “B” resultando na forma de um “L” dando origem a um pequeno pátio interior. O segundo piso tem sempre um terraço que pode ser manipulado de diferentes formas resultando num jogo de volumes.

A construção é extremamente económica, com base em blocos de betão de 20cm de largura, mas que condicionou o projeto em três aspetos, a altura dos pisos, espessura das lajes e a divisão do lote.

4.3. HOUSE IN SOHO

Londres, Alison e Peter Smithson

Existem inúmeras teorias sobre como o termo brutalismo surgiu no contexto arquitetónico. Sendo que se tornou numa das tendências marcantes da arquitetura moderna (Pós 2ª guerra mundial, até finais dos anos 70). Os projetos tinham como norma característica o uso do betão armado à vista, sobressaindo a estrutura, atribuindo as obras uma maior expressividade plástica.

As primeiras referências a este tema surgem em 1966 quando o crítico Reyner Banham¹¹ publicou o livro “*The New Brutalism*” com três obras exemplares desta nova ordem estética, sendo que uma delas era um projeto para uma habitação de carácter SoHo, que não chegou a ser construída.

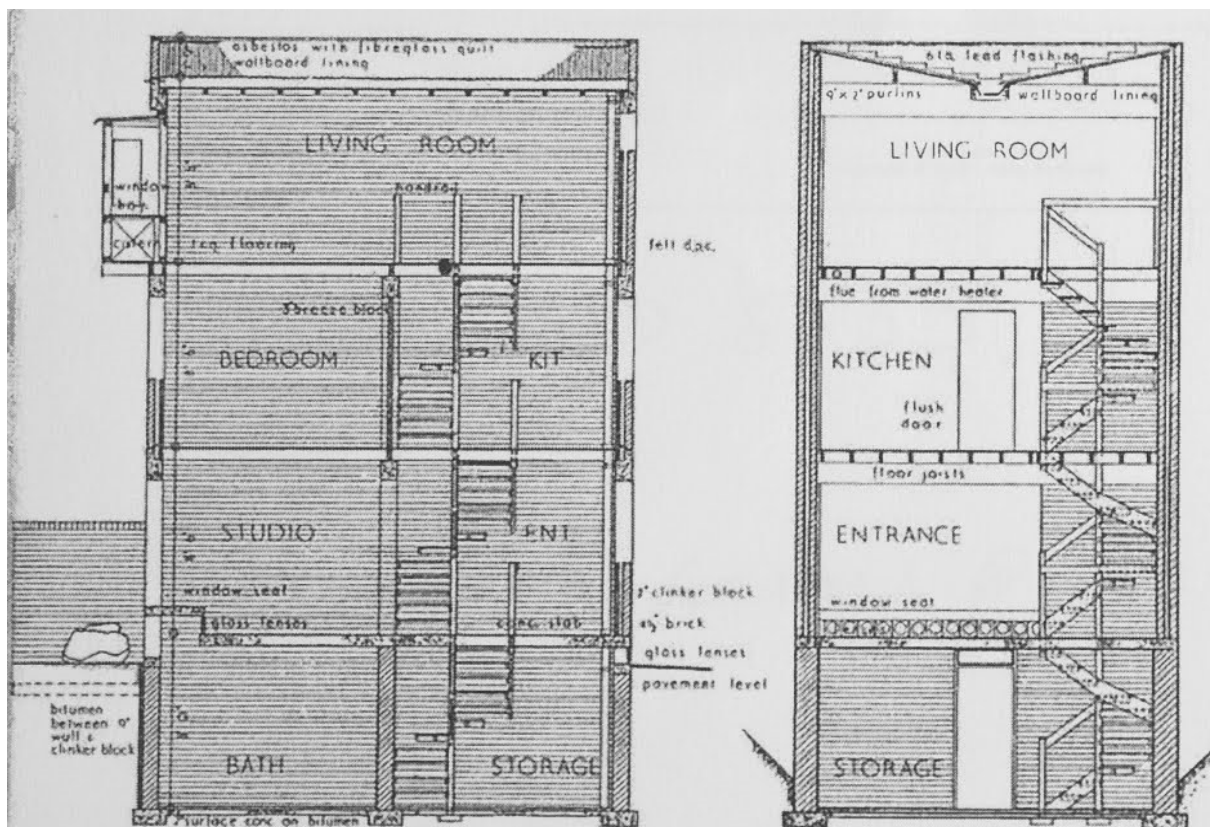


Figura 26: Conjunto habitacional em Tottenham.

O casal Smithson havia desenvolvido um projeto para uma casa num bairro numa zona oeste de Tottenham que tinha sido bombardeada, mas devido a restrições de custo definiu-se que todas as novas moradias deveriam seguir a mesma tipologia visual e dimensões dos edifícios sobreviventes na mesma rua. Devido a estas imposições e desacordos com os proprietários dos edifícios adjacentes ao lote, a obra tornou-se inviável.

O que tornava a habitação proposta tão-

¹¹) Escritor e crítico de arquitetura que ficou conhecido por publicações como “*Theory and Design in the First Machine Age*”(1960) e “*Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*”(1971)”.



Above: Sections (scale 16 ft. = 1 in.). Below: plans and elevations (Scale 24 ft. = 1 in.)

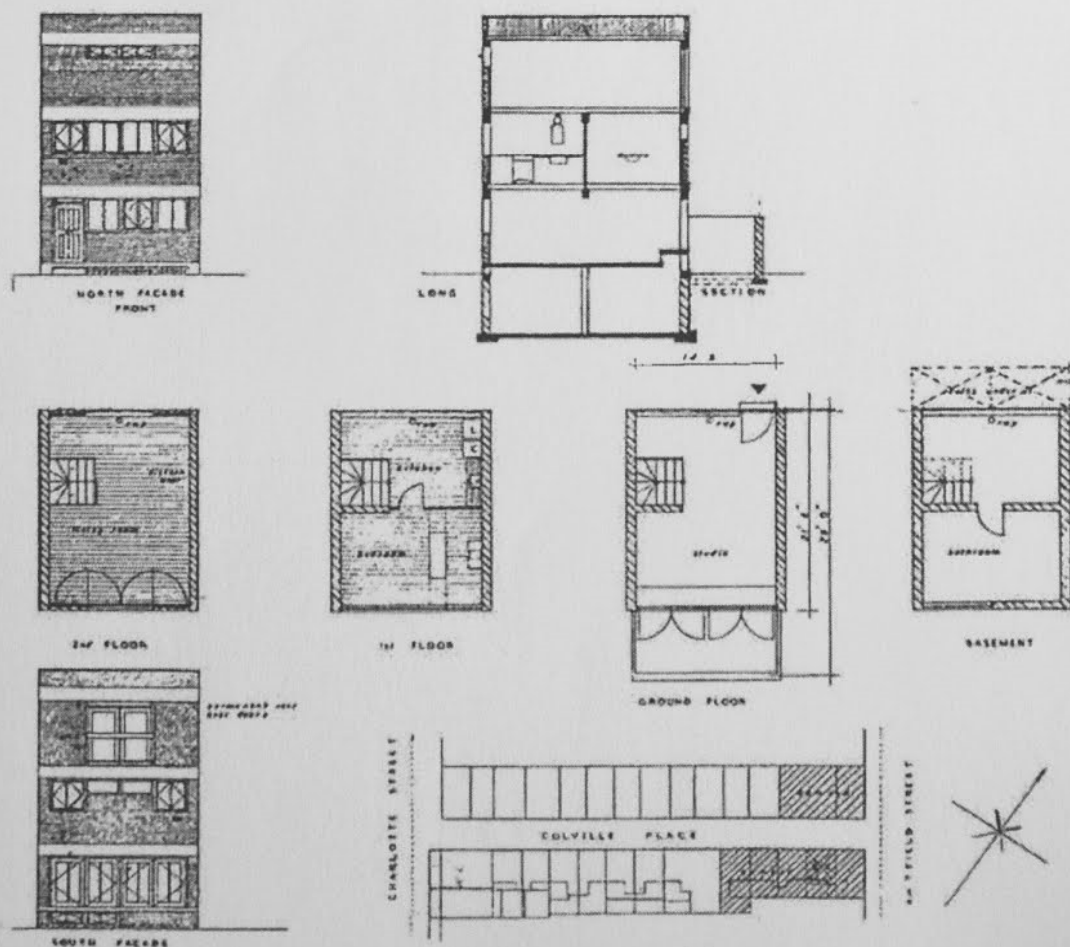


Figura 27: Edifício de habitação pelos Smithson para Tottenham.



Figura 28: Escola Secundária Smithdon em Hunstanton, obra do casal Smithson.

interessante, era o conceito de brincar com a ordem interna da casa, sendo que a sala era colocada no piso topo do edifício, com o objetivo desta receber maior iluminação, cozinha e quarto logo no piso a baixo e uma zona de estúdio a nível do rés-do-chão, na cave surgiam a instalação sanitária e armazém.

A nível construtivo o edifício consistia em acabamentos internos em betão, tijolo e madeira, tudo a vista sem qualquer género de revestimento.

Afirmando que a beleza da obra estava no funcionalismo despojado do edifício, mas conseguindo continuar a promover uma boa qualidade de vida. A isto os Smithson chamaram de “Novo Brutalismo”.

Sendo que o seu objetivo era que o empreiteiro tratasse do projeto como se fosse um armazém industrial, aplicando a mesma estética que já tinham utilizado em obras anteriores, com a estrutura metálica e as paredes de betão à vista e grandes envidraçados procurando sempre dar um aspecto “industrial” aos edifícios. Subvertendo o Movimento Moderno na arquitetura, sendo que as primeiras gerações de modernistas tinham despojado a arquitetura de qualquer género de referências históricas criando um estilo puro, e leve. Assim sendo o Brutalismo foi o passo seguinte, acabar com o que tinha ainda ficado das construções tradicionais, rebocos, acabamentos, pintura e expondo completamente a estrutura

5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

5.1. JUSTIFICAÇÃO DA ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Tal como será desenvolvido adiante, a reflexão sobre a revitalização urbana, não pode ser pensada sem considerar duas dimensões fundamentais, a consciência do lugar e a sua inclusão numa abordagem sistémica a nível do existente sistema territorial em que se insere, pois é deste que colhe a sua identidade e lógica própria. Os espaços públicos estruturam a cidade desde a sua origem, sendo a base do seu crescimento e responsáveis pela sua qualidade urbana durante todas as transformações que esta irá passar para assegurar a sua continuidade (Benevolo, 1971). Sendo que este, com o tempo, guarda marcas e é reflexo da história e da ocupação que sofreu e a relação que mantém com a comunidade, e também assim ganhando identidade, desta forma o espaço muda-se consoante as exigências da comunidade e transformações sociais.

A estratégia consiste em habilitar a zona anteriormente identificada, através de um conjunto de ações capazes de promover uma melhor articulação do espaço existente com o novo espaço proposto, transpondo as barreiras criadas pelos eixos viários e degradação do espaço público. Em espaços públicos bem qualificados e estudados, dão-se um sem número de atividades, sendo que em espaços de menos qualidade, dão-se as mesmas mas com menos tempo despendido pelas pessoas, assim sendo o espaço público tem de ser acessível a todos os estratos sociais sem restrições e capazes de abranger mais do que uma função o que promove um melhor usufruto deste. É necessário perceber que o espaço público dentro da cidade é uma estrutura contínua e que esta deve ser gerida globalmente independentemente da zona, para que estes consigam atingir o auge da sua função, e enquadrar-se da melhor forma possível na malha de cidade enquanto unos¹².

É proposta no vazio a criação de uma rede de conjuntos edificados formando um novo parque habitacional, através da abertura de logradouros ou demolição de edificado devoluto (sem valor patrimonial e fragmentados do tecido urbano) e que agregados a uma nova proposta e a um conjunto edificado de valor simbólico, de modo a que estes formem um “esqueleto” que possa também servir para atividades de rua, ou simples espaço público capaz de revitalizar e dinamizar a zona de intervenção, mas sem retirar identidade à zona. Abordar temáticas tais como o carácter distintivo de áreas fora do contexto urbano público/privado, a criação de novos acessos e a renovação de infraestruturas. Por sua vez, requalificar o espaço e reforçar o

¹² Artigo de António Baptista Coelho, para a Revista Habitar Hoje, Novembro de 2003

seu carácter de cidade, capacitando-o para orientar fluxos de deslocações massivas, transformando de forma rigorosa o local sem alterar a sua identidade.

É imprescindível também perceber que as ruas e as avenidas servem para mais do que apenas circulação de veículos ou pessoas, nelas “acontecem coisas” e o seu espaço deve ser pensado conscientemente pois elas interferem uma com a outra, a estrada sobe passeios para estacionamento, o passeio desce para passeadeiras. Também é necessário hierarquizar, uma avenida com varias faixas de circulação seria de pensar que necessita uma área de passeio muito mais amplo que o de uma rua secundária, e também um tratamento mais nobre desta.

As áreas de lazer e espaço público compõem-se através de um conjunto de interstícios que penetram os espaços entre os edifícios, formando pequenos jardins ou praças, na tentativa de criar uma estrutura ao estilo bairrista. Os passeios foram alargados e arborizados, por forma a oferecer ao pedestre um percurso mais agradável. Foi pensado um grande parque urbano, que se expande ao longo de toda a Rua da Cintura do Porto, desta forma bloqueando o ruído e a poluição desta via e oferecendo uma zona de recreio necessária à população pois juntamente com o traçado urbano, as fachadas arquitetónicas e o mobiliário, os parques e jardins surgem como componente fundamental do panorama urbano tão desejado, pois não podemos pensar em meio urbano unicamente como um conjunto de acessos e praças, é essencial pensar nas questões sociais. Trata-se de uma exigência ao equilíbrio do meio urbano e de quem deste usufrui, do espaço “lazer” do cidadão. Funciona também como elemento de equilíbrio, e apaziguador da sociedade. A forma como foi distribuído sobre o traçado urbano oferece cor e um percurso e vivência mais agradável. A proposta de intervenção demonstra preocupação com a estética da cidade, numa tentativa de surtir grande efeito psicológico, algo que é importante para os habitantes e visitantes, as zonas verdes também cumprem um papel essencial à saúde, constituindo barreiras protetoras contra a poluição, absorção das águas, poeiras e mesmo como barreira contra o ruído excessivo causado pelas avenidas nas proximidades. Uma paisagem urbana agradável e eclética facilita à cidade o desempenho das suas funções e tem uma influência direta no meio ambiente urbano, influenciando o bem-estar de quem dela usufrui, moradores ou visitantes, proporcionando boas condições de habitabilidade, que confere uma maior qualidade de vida no meio urbano. Outro dos objetivos era a criação de uma cintura verde que diluísse o ruído do tráfego da marginal e purificasse o ar.

Este projeto promove a temática da habitação com a tentativa de criação de envolvente urbana capaz de atender as necessidades sociais da zona e promover novas relações e transformações no meio urbano. A mistura e a relação entre diferentes usos e ocupação incentivam fenómenos sociais de massas, um conjunto de situações de vizinhança desencontradas promovem maior movimento populacional e atribuem maior vitalidade ao lugar.

Os espaços comerciais surgem nos pisos 0 e 1 dos edifícios habitacionais, com uma conjuntura de percursos e plataformas que ligam os distintos edifícios e os percorrem, convi-

dando o pedestre a transitar longitudinalmente através destes. No piso um em parte do edifício encontramos um conjunto de lojas com ligação interna ao piso zero e ao piso dois, sendo que funcionam como complemento da habitação, numa tentativa de recuperar um género de vivência que foi perdido ao longo dos tempos, no qual as pessoas viviam no piso acima da loja em que trabalhavam. A frente de loja é comum e os acessos a moradores podem e devem ser feitos pelas traseiras no piso 0. O edificado é disposto ao longo das duas novas vias propostas e transversalmente às existentes evitando assim grande impacto na bacia visual e recebe abordagens diferentes de cada lado da rua, diferenciando o seu carácter ocupacional, sendo que a Este o edifício apresenta-se mais baixo e com um conjunto de coberturas sequenciais que remetem o nosso pensamento para um conjunto industrial, aí a tipologia habitacional muda, sendo que encontramos uma habitação polivalente, na qual se perde um dos quartos para escritório. O outro núcleo vira-se para o rio, é mais alto e acede-se através de um conjunto de galerias, mantendo sempre visível o rio e a cidade transmitindo aos passeantes uma maior relação com a cidade, que seja capaz de se tornar numa nova centralidade capaz de competir com outras zonas mais povoadas de Lisboa.



Figura 29: Contexto geral da intervenção.

5.2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO DE DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO

5.2.1. IDENTIDADE



Figura 30: Vista de praça de apoio e edifício proposto.

O plano foi pensado para o bem-estar, para proporcionar conforto. Desta forma pretendeu romper com o carácter industrial da zona, escuro e pouco convidativo, através de uma preocupação para com o cidadão implementando um conjunto de espaços e percursos amplos, acessíveis e agradáveis, arborizados ou protegido. Permitindo um conforto durante todas as estações do ano sendo que é neste tipo de zonas que a maioria dos passeantes se costuma concentrar, desta forma a tentativa de projeto consistia na criação de um espaço atrativo a público diverso e com funções múltiplas rompendo com o carácter obsoleto da zona, mas não pendendo alguma da sua identidade, pois mantêm o edifício central da fábrica do braço de prata e da tabaqueira, e englobados numa nova urbanidade.

5.2.2. CONTINUIDADE/PERMEABILIDADE/LEGIBILIDADE

Este espaço encontra-se bastante acessível a nível rodoviário e com a implementação de um projeto atrativo de inclusão no meio urbano de Lisboa, tendo dois pontos centrais da cidade bastante próximos, Expo e Baixa de Lisboa seria um ponto de fácil inserção de mais transportes públicos visto estar inserido entre duas vias principais da cidade. O plano tenta agarrar toda a área circundante, penetrando dentro desta nem que seja através de um convidativo passeio arborizado que se estende para fora da nova malha. Algumas conexões previa-

mente existentes que se mantiveram foram requalificadas, é o caso da Av. Infante D. Henrique à qual foram subtraídas faixas para diminuir a fluência de tráfego e um percurso central arborizado que lhe de um carácter mais nobre e limpo. Ouve uma preocupação com a clareza do tipo de intervenção e de leitura do espaço, não unicamente no seu todo, mas também na forma convidativa como se agarra à malha existente, e clara como diferencia espaço público de privado sendo que a hierarquia espacial deste novo setor do bairro tem como elemento principal e central, o conjunto habitacional e comercial em estudo pela sua dimensão e disposição no território, dando assim através deste maior sentido à intervenção urbana e sendo este ponto de referencia e orientação desta.

5.2.3. SEGURANÇA/CONFORTO/APRAZIBILIDADE

Um passeante, quando consegue abarcar visualmente todos os limites e continuidade da envolvente que o rodeia sente-se mais seguro e confortável, desta forma, todos os percursos foram projetados para serem amplos e funcionando retilineamente como pontos de ligação entre as diversas áreas da intervenção. Procurou-se tratar o espaço da forma mais aprazível possível através da disposição dos diversos elementos que o compõem, vegetação circundante a todos os percursos, viários e pedestres, limpeza do espaço e clareza da intervenção a nível de amplas áreas de passeio e de estar, praças e zonas verdes que apoiam todos os pontos da intervenção, sobriedade na cor.

5.2.4. MOBILIDADE/ACESSIBILIDADE/PERMEABILIDADE

O espaço público bem planeado deve ser pensado de forma a ser acessível a todos os cidadãos com ou sem mobilidade reduzida, pois se é acessível a quem tem mais dificuldades, mais fácil e cómodo ainda o é para quem não tem. Todos os locais foram pensados para ser acessíveis a qualquer pessoa, independentemente das suas limitações motoras, sendo que as diferenças de cotas podem ser sempre vencidas na sua forma mais básica através não só de escadas, como também, de rampas extensas e de pouca inclinação ou elevadores.

5.2.5. INCLUSÃO/COESÃO SOCIAL



Figura 31: Vista de proposta de intervenção (Praça) nas traseiras da Braço de Prata

A multiplicidade de culturas, religiões, classes sociais e profissões também foi um elemento a ter em conta, desta forma alguns espaços foram pensados de maneira a estarem capacitados para diferentes eventos, tal como a praça criada nas traseiras da “Braço de Prata”, este género de acontecimentos sociais servem como elemento aglutinador de massas e inclusão social fenómeno que da mais coesão ao espaço e a intervenção. A Praça é rasgada no sentido norte-sul pelo desenho do chão que recria um corredor existente na época industrial. Esta praça retangular de grandes dimensões (de 85 metros por 50 metros). Foi pensada como um espaço multifuncional, que quando não alberga algum evento (concertos, feiras e exposições com bastante afluência popular) serve de elemento conector. O seu caráter de praça interna, surge como uma reminiscência dos antigos pátios interiores dos palacetes antigos, do próprio pátio da “braço de prata”. Surge como um espaço amplo, a céu aberto, limpo e sem mobiliário fixo, unicamente circundado pelo muro que permaneceu. A praça é de acesso e a primeira intervenção mais a sul do projeto.

5.2.6. DIVERSIDADE/ADAPTABILIDADE

O espaço público é tido como um elemento “vivo” da cidade, sendo que este está em constante mudança. Estes espaços devem conter versatilidade nesse aspeto podendo sempre ser adaptáveis a novos usos, desta forma a população que deles usufrui adquire um sentimento de pertença sobre estes, mantendo-o vivo, desta forma os passeios são extremamente amplos, e os vários conjuntos de praças permitem a utilização do espaço rua para diversas atividades.

5.2.7. RESISTÊNCIA/DURABILIDADE

A resistência e o tipo de elementos constituintes, materiais a aplicar, mobiliário urbano e localização destes também é uma questão a ter em conta, isto por várias razões sendo que é necessário ter em conta atos de vandalismo ou até falta de manutenção. Como tal a decisão de manter o muro do braço de prata, além de elemento delimitador do espaço pode funcionar como suporte de arte urbana (uma extensão de aproximadamente 380m), evitando, ou diminuindo este género de ações em outras zonas da intervenção.

5.2.8. ELEMENTOS E ESTRUTURAS NATURAIS

A presença de elementos vegetais ao longo de toda a intervenção é muito importante na valorização do lugar e da proposta. Estes elementos são extremamente importantes não só para embelezamento como para controlo de temperatura e sensação de abrigo natural, coisa que por norma falta no ambiente urbano. A aplicação destes elementos naturais quebra a monotonia da rigidez urbana e faz uma delimitação suave dos espaços.

5.2.9. INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS, TRANSPORTES E ESTACIONAMENTO

É conveniente ligar o espaço público diretamente a rede viária, mas de forma controlada e que não interfira com a circulação pedonal, para evitar isto foram criados dois conjuntos de estacionamento, um coberto com capacidade para aproximadamente 360 veículos, este serviria todo o complexo habitacional e a área de intervenção em si, uma vez que é o mais central. O segundo foi pensado a céu-aberto com aproximadamente 100 lugares, e serviria maioritari-

amente a zona de parque urbano, sendo que foram considerados os mínimos indispensáveis para estacionamento na área habitacional, de modo a libertar esta zona o máximo possível de veículos motorizados. As redes viárias de acesso à zona foram também reestruturadas de forma a condicionar o trânsito a uma circulação mais lenta. Para tal pretende-se a criação de dois eixos intermédios, paralelos a Rua Fernando Palha e a Av. da Cintura do Porto, perpendicular a Via Infante D. Henrique a Rua do Telhal aos Olivais que ira ser prolongada, e o outra que fará uma ligação direta com a praça da tabaqueira, Eixos que irão atribuir maior continuidade a toda zona, uma vez que vai rebuscar a sua forma a um alinhamento existente na época industrial, estas vias serão viárias e uma delas, a mais próxima da rua Fernando palha, em parte pedestre, pressupondo assim um atravessamento contínuo sobre toda a área de intervenção fornecendo acessibilidade e escoamento de viaturas, para além de criar uma diferenciação de espaços. Estas transversalidades propostas, além de melhorar a acessibilidade e a mobilidade



Figura 32: Modelo 3d geral. Vista da Praça miradouro.

na zona irão reorganizar a rede viária sendo coletores e “cozendo” o tecido urbano e dando-lhe continuidade. Não só os acessos propostos, mas como os adjacentes a toda a área serão dotados de valências e nova identidade e vivência do espaço. A Av. Infante D. Henrique também será reformulada, diminuindo-a a duas faixas lentas em cada sentido, por forma a melhorar e facilitar o atravessamento do pedestre.

5.2.10. INFRAESTRUTURAS DE APOIO E SERVIÇOS

O espaço público foi pensado de forma a servir de apoio ao projeto habitacional, e este detém uma componente complexa de área comercial, o que juntamente com o espaço público de qualidade resulta num atrativo para a concentração de pessoas.

5.2.11. PAVIMENTOS

Outra questão importante sobre o espaço urbano é o tratamento de pavimentos, as escolhas podem promover bastante a função de cada lugar contribuindo para a criação de diferentes ambientes específicos tal foi feito na criação das praças que dão apoio ao edificado habitacional proposto que as distingue dos passeios, e também foi dado um tratamento diferente ao prolongamento da Rua da Telha aos Olivais.

5.3. DESCRIÇÃO DO EDIFÍCIO



Figura 33: Vista do lote de inserção do edifício proposto

5.3.1. RELAÇÃO COM O QUARTEIRÃO/LOTE

- A área de intervenção estende-se por 8,8 hectares, que sofrem uma taxa de ocupação do solo de aproximadamente 13%. O lote em que o edifício proposto se implanta tem cerca de 1400m² de área, e forma retangular sendo que um dos ângulos é reto e no lado opostos agudo, e localiza se no extremo do quarteirão que se insere na nova malha proposta, a margem da avenida infante D. Henrique. Deste lado da avenida foi dado um distanciamento de 23 metros para que este acompanhasse o alinhamento do bloco “Praça/ Miradouro”, dando origem a uma nova praça e um pequeno parque verde, sendo esta a zona de alçado principal e distanciando-se do chão através de uma área comercial com um pé direito de 3,5 metros. A forma resul-

tante deve-se ao alinhamento com a avenida e construções adjacentes e deve a sua empena a um conjunto de alinhamentos com o edificado existente na zona e preexistências.

5.3.2. PERCURSO

A chegada ao edifício é facilmente conseguida através de qualquer área da nova proposta urbana, e tem a capacidade de ser visível em toda esta. A sua presença urbana destaca-se pelo facto de ser escalonado e com diferentes tratamentos de cobertura, um conjunto de coberturas de duas águas, que se estende até dois terços do comprimento deste, deixando o outro terço com uma cobertura plana e maior número de pisos projetada em direção ao rio, formando no conjunto uma dinâmica de volumes e numa caixa de escadas exterior. O edifício apresenta na sua frente em contacto com o solo, um pano de fachadas de lojas, estabelecendo um carácter de rua tradicional, sendo que estas oferecem um corredor de acesso em arcada que desta forma apresenta dois modos possíveis de o percorrer, funcionando como corredor de passagem o de chegada, sendo que através deste conseguimos chegar a ambos os acessos verticais ou as lojas.

5.3.3. RELAÇÃO COM O EXTERIOR

O contacto do edifício com o espaço rua é direto e devido à grande área livre que o envolve sobressaindo facilmente, nas traseiras do edifício há sempre o cuidado de deixar uma área livre e também um espaço verde, desta forma dando um carácter de regresso ao espaço rua, vivência bairrista, orientado para as vistas sobre o rio.

5.3.4. ORIENTAÇÃO E INSOLAÇÃO

A implantação do edifício ao comprimento da extensão do lote em orientação norte-sul, projetando-se em direção ao rio

5.3.5. INSOLAÇÃO DO EDIFÍCIO

O corpo de habitações e comércio orienta-se para a praça, para a avenida, facilmente perceptível na fechada do edifício, sendo que cada lado do edifício tem uma dependência inter-

na para com a volumetria exterior do alçado frente, excetuando os pisos 1 e dois que conseguem na sua parcialidade uma frente nas supostas traseiras do edifício. Na frente habitacional e comercial esta garantida a correta incidência solar, sendo que a fachada sul é sempre banhada pelo sol, sem qualquer obstrução. Na organização interior do conjunto habitacional é o espaço da sala e da cozinha que contacta diretamente com a fachada sul, com janelas rasgadas e uma galeria de acessos saliente sendo as restantes orientadas a norte.

5.4. ANÁLISE DA FORMA



Figura 34: Vista parcial do edifício proposto, zonas de lazer, e miradouro ao fundo.

5.4.1. DESCRIÇÃO

O edifício é composto por espaços com diferentes valências, no piso 0, zona comercial, é bastante simples, sendo composta por um conjunto de 15 lojas com espaço de armazém e w/c, acessos verticais compostos por dois elevadores e dois núcleos de escada, todos acedidos através da arcada, e também outros cinco acessos verticais privados de acesso ao piso 1.

O piso 1 é similar ao r/c perdendo apenas duas lojas para acesso a uma plataforma sobre-elevada que liga todos os edifícios. Parte destas lojas têm também um acesso interno para o piso 2 de habitação.

No piso 3 inicia-se o conjunto habitacional, com duas tipologias diferentes, 10 fogos de configuração T2 de aproximadamente 80 m², e cinco tipo T1+1 com aproximadamente 70m²,

sendo que o outro compartimento é escritório. Temos também dois acessos verticais e dois elevadores, e galeria de acesso parcial.

No piso 4 a composição é toda feita pelos T1+1, 15 fogos, e mantendo os acessos verticais as duas caixas de escadas e os dois elevadores, e galeria de acesso na sua totalidade.

No piso 5 e 6 a composição é de T1+1, cinco fogos, caixa de escadas e dois elevadores, galeria de acessos

5.4.2. ORGANIZAÇÃO E USO DO ESPAÇO

O programa desenvolvido deve a sua complexidade à variedade de elementos que coexistem no mesmo espaço, são estes, o conjunto comercial do piso térreo, o conjunto comercial de loja mais habitação que liga o piso 1 ao dois e consequentemente ao piso 3, e os conjunto T1+1 de habitação com escritório. A circulação é bastante simples, sempre feita através das



Figura 36: Tipologias propostas.

galerias de acesso, ou mais complexa no caso da habitação com loja, que acaba por ter dois acessos, uma frente, pela loja do piso 1 ou nas traseiras, através do piso térreo. No edifício é fácil distinguir duas zonas de diferente caráter, a de domínio privado, o espaço habitação e a área comercial e outra de uso público que são as caixas de escada e galerias de acesso, sen-

do os espaços de habitação e de comércio incluídos no grupo dos privados, surgindo desta forma um conjunto aberto a cidade.

5.4.3. ORGANIZAÇÃO EM PLANTA

Os dois diferentes tipos de conceito habitacional funcionam com uma certa autonomia um do outro sendo que é suposto serem acedidos de forma distinta pois a organização do espaço de habitação é similar entre eles, à exceção de que no modelo T1+1 perde-se a caixa de escadas, e 10m² de área. O bloco habitacional é resultado da métrica estabelecida pela estrutura em betão armado, constituída por 3 pórticos transversais com afastamento de 7.50m, 4.75m e 2m que a posteriori serão um prolongamento em consola. No sentido transversal os pilares encontram-se com 5.85m afastados entre si, eixo a eixo, e essa medida acaba por definir todos os módulos de habitação e comércio de todos os pisos. A planta do conjunto surgiu assim gerada por esta estrutura que no seu conjunto forma um conjunto retangular de 93.9x15m incluindo a galeria que se desenvolve no sentido longitudinal do lado sul e pelo exterior ocupando a faixa definida pelas lajes em consola.

O núcleo interno de acessos verticais desenvolve-se num módulo semelhante ao de comércio e habitação e insere-se paralelo a estas, não interferindo com a sequência organizada de espaços.

A organização interna dos módulos habitacionais define-se por espaços de diferente natureza e dimensões, mas sempre com a mesma regra de modulação do espaço, fachadas, e condutas. O corpo das unidades habitação/comércio do piso 1 e 2 tem o seu acesso privado nas traseiras do edifício pelo piso terreo, e tem acesso através de um hall de 7.90x2.40m com caixa de escadas que dá acesso a um outro hall que se divide para acesso a cada dois fogos comerciais. Cada área comercial do piso 1 divide a zona de frente de loja pública com a de escritório através do núcleo de acessos ao piso habitacional em conjunto com as instalações sanitárias. No piso superior encontramos as habitações que individualmente se dividem em duas frentes, norte e sul, situação que se repete também nos modulo de T1+1, sendo que estes surgem a partir do piso dois, partilhando na sua extensão um terço do comprimento utilizando cinco módulos para habitação e um de acessos verticais. Este conjunto T1+1 distingue se do outro pela perca do vão de acesso vertical interior e ver a sua frente de fachada recuada dois metros para galeria de acessos, situação que se repete sequencialmente nos restantes pisos.

| | |
|--|----------------------------|
| | SO-HO |
| | Sala/ escritório |
| | Cozinha |
| | Arrumos |
| | Instalação sanitária |
| | Quarto de casal |
| | Quarto solteiro/ multiusos |
| | Acessos internos |
| | Co-work |
| | Lojas |
| | Armazem/ escritório |
| | Armazem/ escritório 2 |
| | Sala de estar |
| | Cozinha |
| | Quarto de casal |
| | Quarto solteiro/ multiusos |
| | Instalação sanitária |
| | Instalação sanitária |
| | Arrumos |
| | Comércio |
| | Loja |
| | Loja tipo 1 |
| | Loja tipo 2 |
| | Armazem loja |
| | Armazem loja tipo 1 |
| | Dispensa loja |
| | Instalação sanitária |
| | Acessos |
| | Vertical interno |
| | Vertical externo |
| | Horizontal público p.1 |
| | Horizontal público p.0 |
| | Horizontal privado |

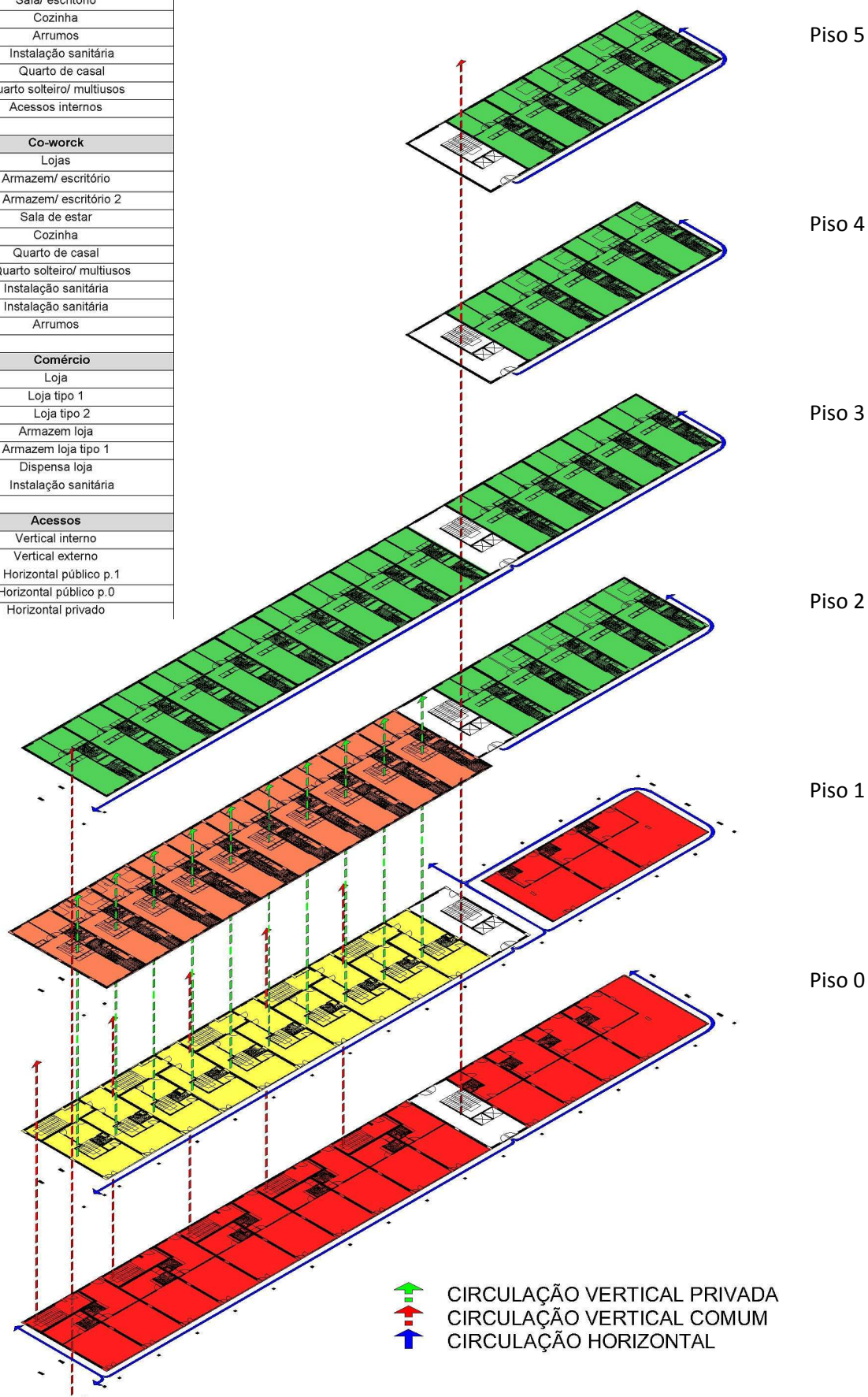


Figura 38: Esquema de acessos e circulações

5.4.4. ACESSOS E CIRCULAÇÕES



Figura 39: Visualização das galerias de acessos e acesso vertical exterior.

A natureza dos acessos ao edifício é distinta, estes acontecem de forma direta ou através de circulações interiores, as lojas são individuais através das galerias do piso térreo ou do piso 1. O conjunto loja/habitação conseguem entrada conjunta com o módulo adjacente através do piso térreo pelo alçado norte, dando acesso ao piso 1 de loja. O piso 1 além dos núcleos de acessos verticais está também ligado aos restantes edifícios adjacentes através de um passadiço comum a todos. O sistema de galerias que dá acesso aos blocos de habitação T1+1 onde se encontram as portas dos apartamentos são servidos a partir do piso 3 por uma escadaria exterior na ponta nascente do edifício e também por um núcleo vertical de caixas de escada e dois elevadores numa zona mais central dos módulos, as galerias são suspensas e agregadas a fachada norte, a galeria repete-se em todos os pisos exceto no terceiro que é parcial. As circulações verticais são feitas através de dois elevadores e uma caixa de escadas agregada ao módulo de maior número de pisos e percorre todos estes. Existe também uma caixa de escadas exterior que serve até ao quarto piso excetuando o terceiro.

5.4.5. TIPOLOGIAS

O edifício possui um total de 30 fogos, sendo 10 deles de entrada partilhada (caixa de escadas) e os restantes individuais pelas galerias num sistema coletivo. Os conjuntos loja/habitação (tipologia 1) têm no piso da loja o espaço distribuído entre frente de loja, conjunta ao

armazém, e instalações sanitárias e arrumos, aproximadamente 55m² de área, subindo para o piso dois o espaço distribui-se por dois quartos, uma instalação sanitária, sala e cozinha, com frentes a norte e sul, numa área de aproximadamente 80m². Os conjuntos T1+1 (tipologia 2) tem uma área de 70m² e são compostos por sala, cozinha, arrumos, quarto e escritório.

A tipologia loja/habitação tem uma ligação direta com a cozinha, e esta consequentemente com uma área adjacente de arrumos. A sala serve também como sala de jantar e dá acesso ao núcleo de escadas da loja, quartos e instalações sanitárias. O núcleo de escadas serve como elemento divisor dos espaços.

A tipologia T1+1 funciona de forma semelhante a anterior, o espaço está organizado da mesma forma, mas um dos quartos é transformado em escritório, a área de sala e cozinha são suprimidas em dois metros devido a galeria de acessos, e a separação da sala do espaço escritório e quarto é feita por um conjunto de estantes e armários fixos.

5.5. COMPOSIÇÃO ESPACIAL



Figura 41: Alçado principal



Figura 42: Alçado tardoz

5.5.1. EXTERIOR

A volumetria revela-se simples, composta por linhas verticais e horizontais sempre muito regulares.

Há dois elementos no exterior que são marcantes a primeira vista, a caixa de escadas que se desapega do conjunto tendo um papel quase autónomo. Outro atrativo é a diferença no

tipo de coberturas e nas cotas destas que atribuem ao edifício uma imagem que remete para um conjunto industrial. Os pisos de lojas juntamente com a composição das arcadas apresentam uma forma ritmada através da sua repetição enquanto os pisos de habitação e galerias acentuam a horizontalidade do edifício, nas suas traseiras o edifício apresenta um pano único, rompido pelos vãos que se estendem laje a laje numa repetição constante

5.5.2. DESENHO DE FACHADAS E QUESTÕES DE LINGUAGEM

A frente do edifício surge evidenciando o conjunto de módulos que compõe o edifício, com expressão acentuada da estrutura no conjunto de pilares que compõe a arcada dos dois primeiros pisos, pois coloca em evidência os módulos emoldurando o envidraçado das lojas. A fachada lateral nascente é quase cega a exceção de um longo rasgão, isto atribui ainda mais drama a escadaria exterior que se desprende deste pano. O alçado poente é sóbrio, marcado pela extensão do corredor da arcada ate fechar este pano, funciona como miradouro pois olha diretamente para o rio.

5.5.3. TEXTURA E COR

Os alçados apresentam-se sóbrios na cor, o objetivo foi deixa-los a branco, deixar que os jogos de sombra quebrassem a monotonia da cor, foi intenção nas coberturas de aguas manter também a cor, usando umas coberturas metálicas que pudessem dar ao conjunto um aspeto monolítico, vazado somente pelos vãos.

5.5.4. CARACTERIZAÇÃO CONSTRUTIVA

O edifício é construído em alvenaria de tijolo, quer nos panos inteiros ou exteriores, e mesmo nas paredes duplas. As zonas frias das habitações são revestidas a azulejo, o revestimento dos interiores é em reboco, paredes e tetos.

O pavimento exterior das galerias é em lajetas calcárias, nos interiores, cozinhas e instalações sanitárias é em cerâmica vitrificada, e nas galerias em tijoleira. As portas são metálicas e também as janelas e suas caixilharias.

6. CONCLUSÃO

A zona de Marvila tem vindo ao longo das últimas décadas a sofrer um abandono, não só a nível industrial mas também, apesar de que muito mais sucinto, habitacional. Isto provocando uma maior segregação social e espacial, degradação do património imóvel e deixando-se ficar a margem da cidade e do rio apesar da sua proximidade com elementos de interesse da cidade.

Há décadas que Marvila sofre de segregação espacial devido as linhas de comunicação rápida que a fragmentam e a um carácter industrial obsoleto, que deram origem a uma relação de conjunto pobre e ineficaz apesar da proximidade com o rio, da população multicultural e algum património arquitetónico de valor. Mas estes elementos também, se explorados, podem vir a ser potenciadores de desenvolvimento.

Com o passar do tempo certas zonas da cidade que se tornaram mesmo dentro da própria cidade, periféricas, conseguiram chamar a atenção pela necessidade de lhes dar novas funções. Muitas vezes acionando alarme através do envelhecimento ou de se tornarem obsoletos os equipamentos aí encontrados, principalmente a nível imobiliário, cultural e social. A lógica de intervenção nestas zonas muda com o tempo e as necessidades, mas também nem sempre com as necessidades reais, sujeita a lóbis e especulações de diversos mercados. No meio de tudo isto surgem conceitos, ideias, embora nem sempre bem definidas, com propostas de ação sobre a cidade consagrada, como são exemplo os casos de reabilitação e requalificação. Acredito que sobretudo a requalificação urbana, seja um elemento de melhoria das condições, promovendo a construção e renovação de equipamentos que podem dinamizar e valorizar o espaço público, introduzindo melhorias na qualidade de vida dos seus habitantes. A introdução de qualidade de vida urbana, conforto pedonal, melhores acessos viários, mais espaços de lazer, melhores infraestruturas são motores para uma política de centralidade urbana e promovem o valor da área em questão, não só a nível económico, mas também cultural e de renovação social. Este género de intervenções funciona como mobilizador de massas, como já foi referido como exemplo o caso das intervenções em Barcelona a quando dos jogos olímpicos. Este género de intervenções não tem uma causa efeito imediata, desenvolve-se a médio ou longo prazo, mas rapidamente desenvolve um carácter de sustentabilidade da intervenção agarrando a sua envolvente e dando-lhe um novo rosto local, nova vida, dinâmicas perdidas ao espaço urbano. Um espaço que detenha utilidade pública para a população é mais nobre e funcional, tornando-se parte de um consciente coletivo e ganhando identidade de quem dele usufrui. Um espaço cuidado acaba por ser atrativo a uma extensão maior da população, tornando toda a área mais competitiva refletindo-se diretamente na economia e sociedade local, promovendo um conjunto de dinâmicas positivas e afirmando-se como espaço de qualidade.

Desta forma, a proposta pretende criar uma serie de transversalidades na antiga malha e no vazio proposto, capazes de vencer as barreiras impostas. Esta intervenção apresenta como proposta a criação de um núcleo estruturante capaz de vencer os limites impostos pelas vias de comunicação, e um polo atrativo capaz de dinamizar a zona e promover o seu desenvolvimento não rejeitando o existente e o carácter do território. A proposta pensou o modo como uma intervenção poderia interagir com a população local e servindo de imane para as populações não residentes, desenvolvendo o local e abrindo-o a cidade envolvente. A área de intervenção pode tornar-se um atrativo para o cidadão desde que ai se encontrem os serviços que necessita, comércio, consumíveis ou não. A criação de um polo habitacional de características alternativas tenta potenciar uma vivência tradicional e escassa na cidade de lisboa, uma maior ligação com o rio e um composto atrativo ao cidadão.

Total de palavras: 10443

7. BLIOGRAFIA

7.1. LIVROS

AGAREZ, Ricardo Costa. *O modernismo revisitado: habitação multifamiliar nos anos de 1950 Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2009.

AURORA, Fernández; ARPA, Javier. *The public chance: New urban landscapes*. a+t ediciones, 2008. ISBN:978-84-612_4488-1

ASCHER, François. *Os Novos Princípios do Urbanismo*. 2001. Translation, Lisboa: Editora Romano Guerra, 2010. ISBN:858858525

BENEVOLO, L. *Storia dell'architettura moderna*. Bari, Editora Laterza, 1971.

BACON, Edmund N.. *Design of cities*. Rev. ed. New York: Penguin Books, 1976. ISBN: 9780140042368

BRANDÃO, Pedro; RESEMAR, Antoni - *Design Urbano Inclusivo: Uma experiência de projecto em Marvila "Fragmentos e Nexos"*. Centro Português de Design. 2004. ISBN: 9789729445286

COSTA ,João; ABREU, Pedro. *Bairro de Alvalade: considerações sobre o urbanismo habitacional [texto policopiado], Volume I e Volume II*. Lisboa: do Autor, 1998.

FERREIRA, Vítor Matias. *Lisboa, a Metrópole e o Rio* . Lisboa: Bizâncio, 1997.

FRANÇA, José Augusto. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA, 1980.

FERREIRA, Fátima Cordeiro G. , [et al.]. *Guia urbanístico e arquitectónico de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1997.

FRANÇA, José Augusto. *Lisboa pombalina e o iluminismo*. Lisboa: Livros Horizonte, 1965.

HILLIER, Bill. *Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids*. Urban Design International, Vol. 4, No. 3-4., pp. 107-127. doi:10.1080/135753199350036

JACOBS, M. - *Multinodal urban structures*. Delft University Press, Delft. 2000

LAMAS, José M. GARCIA, Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000.

MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Roterdão. Utrecht International Books, 1999.

NÆSS, P. *New Urbanism or Metropolitan-Level Centralization?*. Journal of Transport and Land Use, Vol. 4, No. 1, 2011

ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*. Trad. José Charters Monteiro. Lisboa: Cosmos, 2001.

SALGUEIRO, Teresa Barata. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora, 2001.

SIKSNA, S. *The effects of block size and form in North American and Australian city centres*, em: *Urban Morphology*, Vol.1

SILVA, João António de Abreu e. *Os transportes e o espaço urbano*. Lisboa: FAUTL, 1998. Tese de Mestrado Bertolini, L. (1998) *Cities*

SILVA, Carlos Nunes. *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. Coleção Cidade de Lisboa.

SOLA-MORALES, *Terrain Vague, em Territórios*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, SA, 1995,

TOUSSAINT, Michel. *‘Afirmação e Crise da Cidade Moderna’ e ‘Anos 80, Anos 90’ in Associação dos Arquitectos Portugueses, Sociedade Lisboa 94 e Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Guia de Arquitectura, Lisboa 94*. Lisboa: Sociedade Lisboa 94, 1994. 306-395pp.

RODRIGUES, Maria João Madeira. *Tradição, transição e mudança: a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista [texto policopiado]*. Lisboa: do Autor, 1979. Print.

ZEVI, Bruno. *Saber ver a arquitectura*. Trad. Maria Isabel Gaspar, Gaëtan Martins de Oliveira. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1994.

ZUMTHOR, Peter. *„Pensar a Arquitectura“*. Trad. Astrid Grabow. Barcelona: Gustavo Gilli, 2009.

7.2. ARTIGOS/ PALESTRAS/ CONERÊNCIAS

PAKSUKCHARER , Khaisri. *NODE AND PLACE: A study on the spatial process of railway terminus area redevelopment in central London*. The Bartlett School of Graduate Studies,. Tese de Mestrado

ALLEN, Stan. *“Architecture School, 1990–2012: The Future That Is Now: Places: Design Observer.”* Places: Design Observer.

WIKSTROM, Thomas. *“Residual space and transgressive spatial practices | Tomas Wikström – Academia. edu.”* Academia.edu

VECCHIO, Grazia. *“The Production of the Sense of Place in Globalizing Cities.”* The Production of Place, 2012, University of East London, Docklands Campus Conference Proceedings.

STONE, Sally. *“Continuity in Architecture.”* The Production of Place 2012, University of East London, Docklands Campus Conference Proceedings.

ALEXANDER, Christopher. *“RUDI: Bookshelf: Classics: Christopher Alexander: A city is not a tree.”* PatternLanguage.

7.3. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

ANTUNES, João Carlos (2009). *„Da ruralidade e do disperso urbano na Península de Setúbal“* in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios. Ano 25. Nº42. Julho 2009. 14-28pp.

BAPTISTA, Luís Santiago; VENTOSA, Margarida (2007). *Vazios Urbanos e Cidade Contemporânea: Perspectivas Teóricas Entrevista a Mark Wigley* in Revista Arquitectura e Arte «Vazios Urbanos». Ano VIII. Nº47/48. Julho/Agosto 2007. 74-75pp.

SASSEN, Saskia. *„Prólogo“* in SOLÀ-MORALES, Ignasi de, *Territorios*, Barcelona: Gustavo Gilli, 2002. 7-19pp.

7.4. LEGISLAÇÕES/ DOCUMENTOS OFICIAIS

A.A.V.V. II Colóquio Temático, Lisboa, 1997 – *Lisboa Ribeirinha: actas das sessões*. Lisboa. Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural/Divisão de Arquivos, 1997.

Plano diretor de urbanização de Lisboa, Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU-Guimarães Lobato)1959

7.5. WEB

Consultado a 05-11-13

<http://jf-marvila.pt/index.php/historia-da-freguesia/historia>

<http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

<http://lisboainteractiva.cm-lisboa.pt/>

Consultado a 24- 11-13

<http://postwar-architecture.blogspot.pt/2011/10/origins-of-brutalism.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=UH5thwHTYNk>

http://en.wikipedia.org/wiki/Reyner_Banham

<http://www.architectural-review.com/reviews/reputations/alison-smithson-and-peter-smithson/8625631.article>

Consultado a 12-06-14:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas>

<http://www.trienaldelisboa.com/pt/#/triennale/2007>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=349404&page=101>

consultado a 26-10-14

<http://www.hafencity.com/>

<http://www.archdaily.com.br/br/01-49523/classicos-da-arquitetura-quinta-da-malagueira-alvaro-siza>

<http://alvarosizavieira.com/1977-quinta-da-malagueira>

http://home.fa.utl.pt/~jduarte/malag/Plan/plan_Open.html

Consultado a 10-11-14

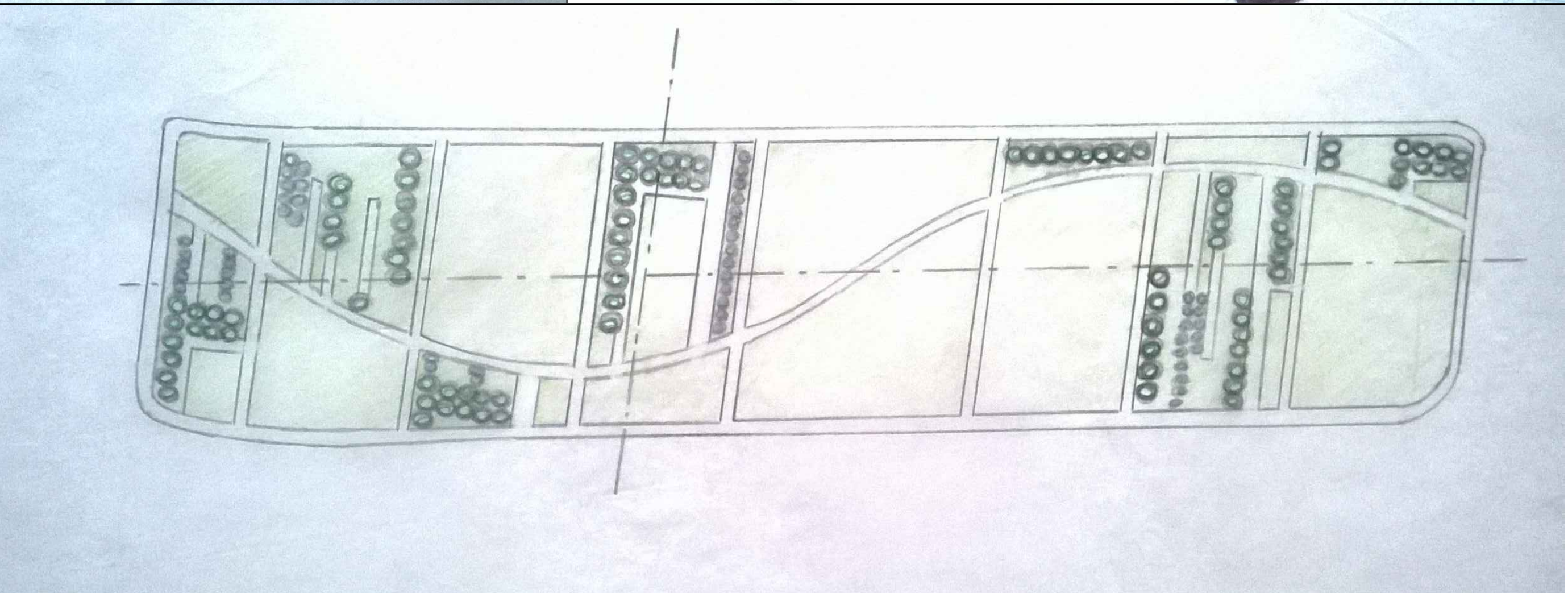
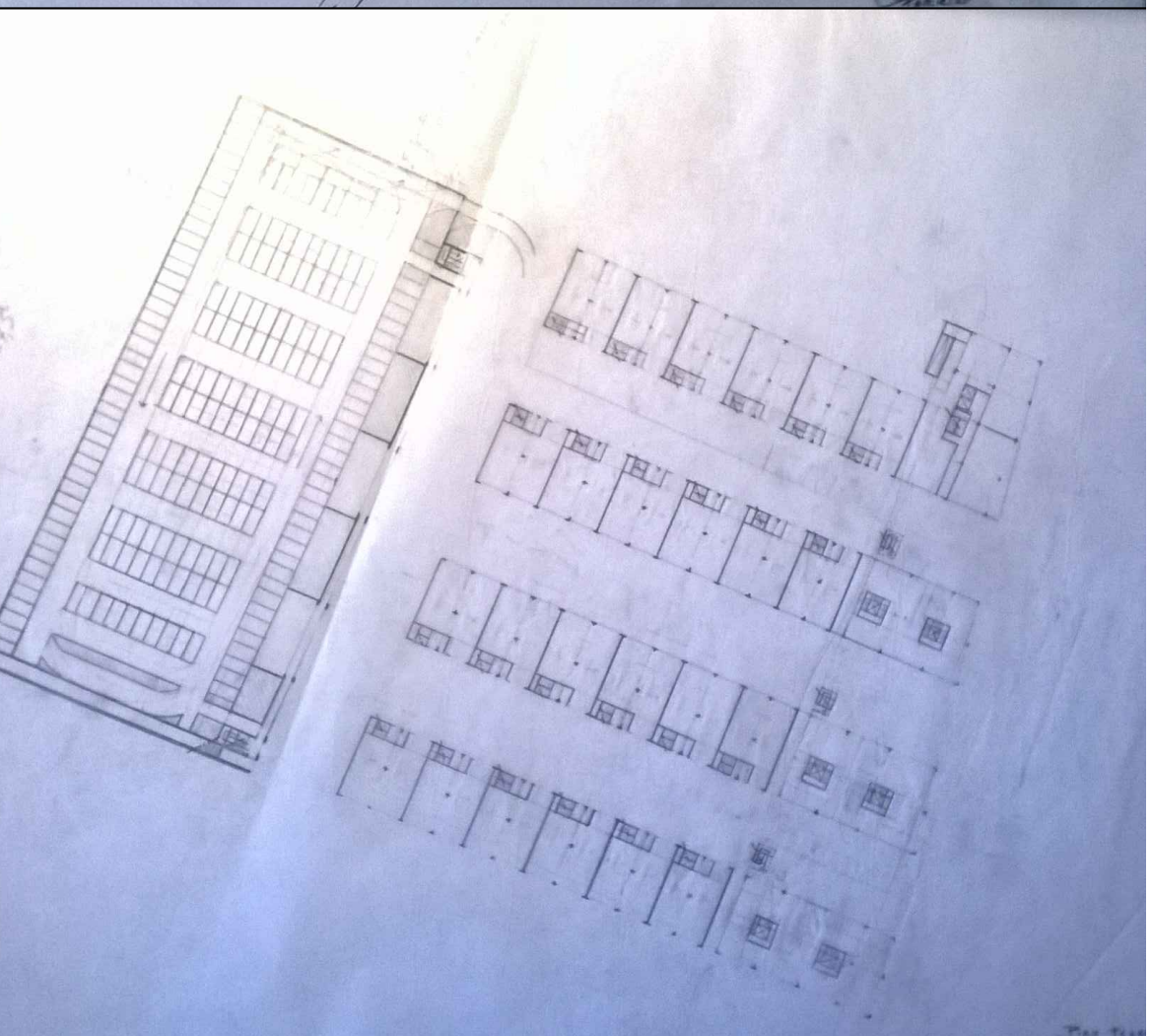
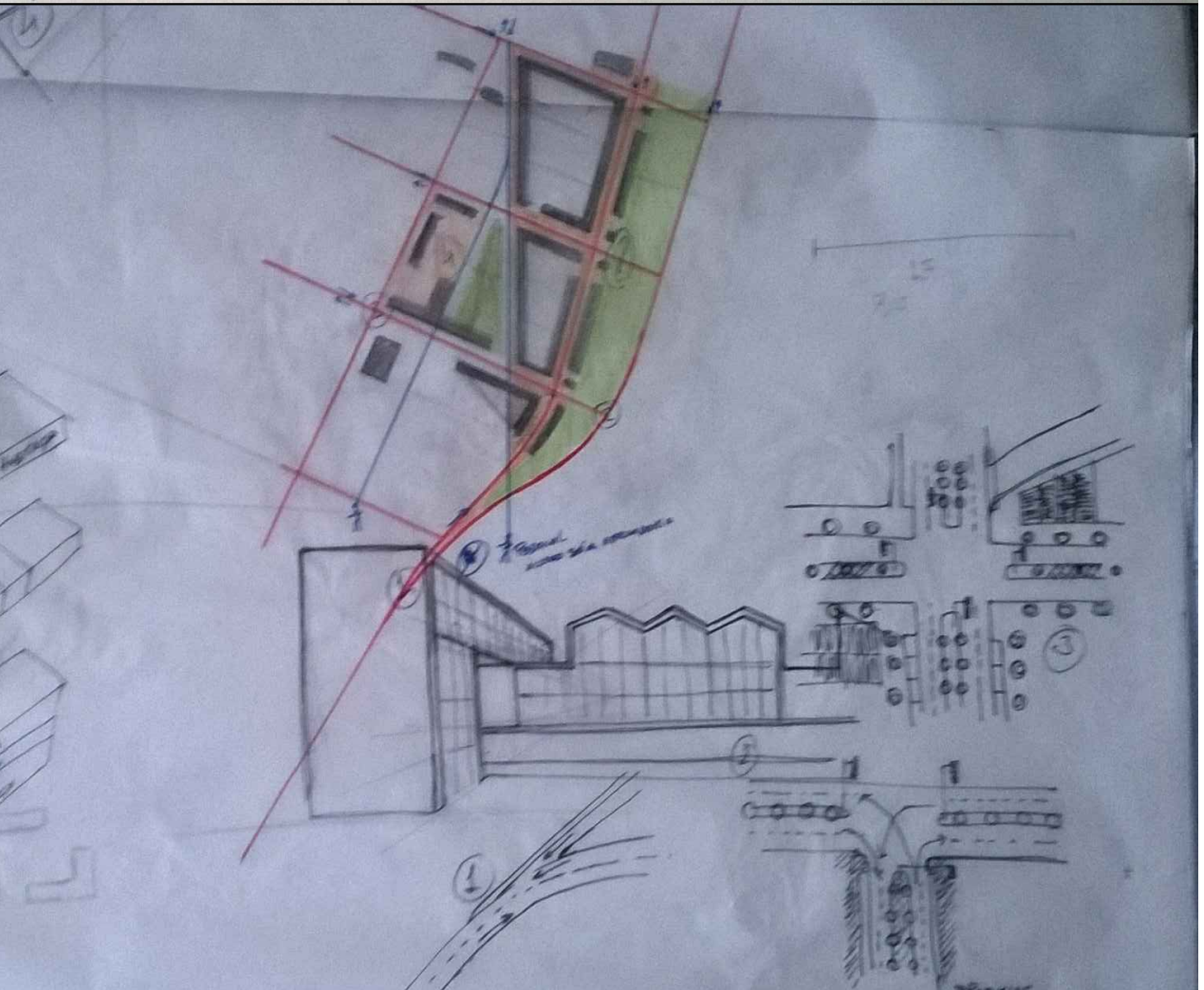
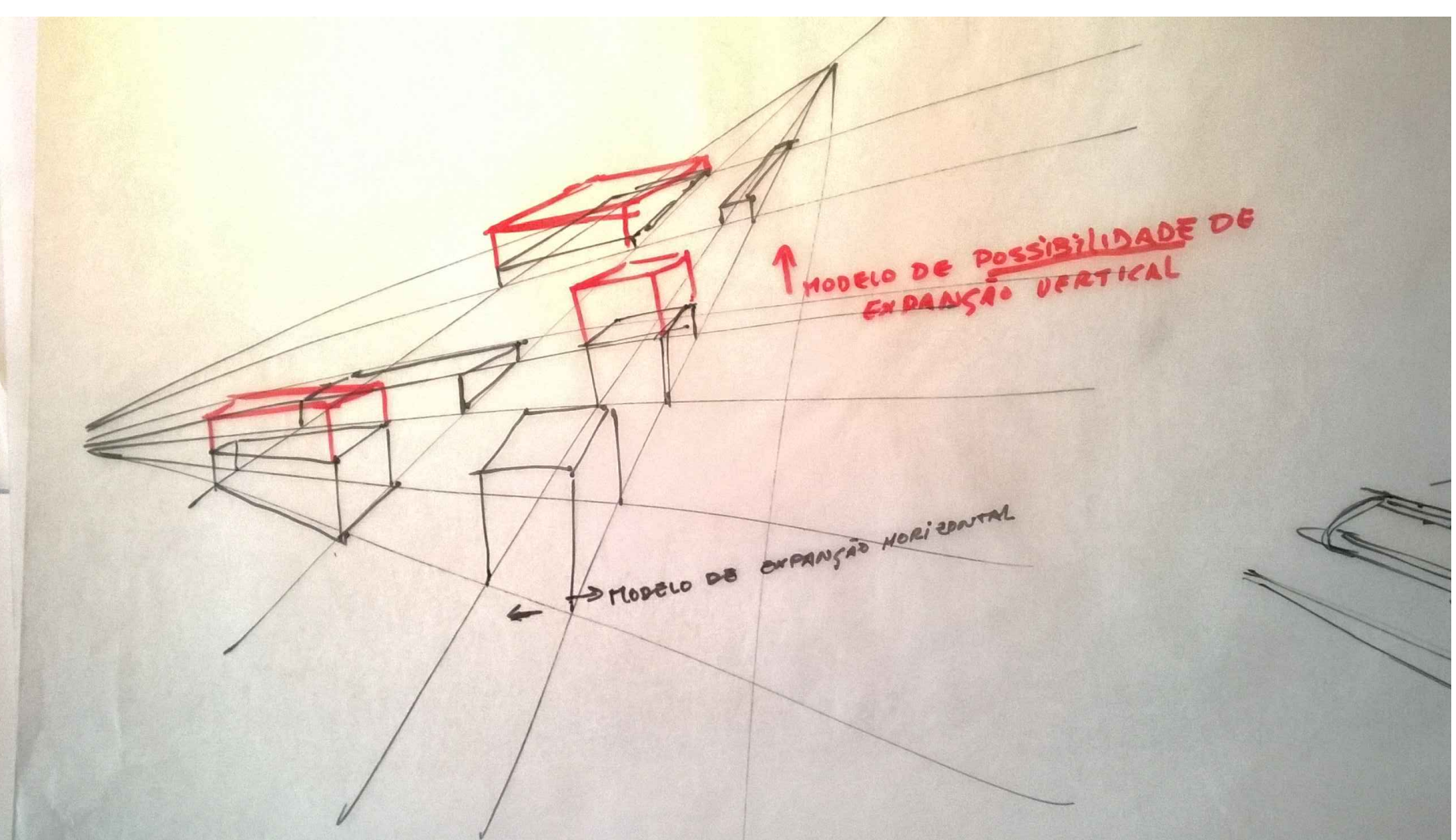
<http://www.vanalen.org/urbanvoids/>

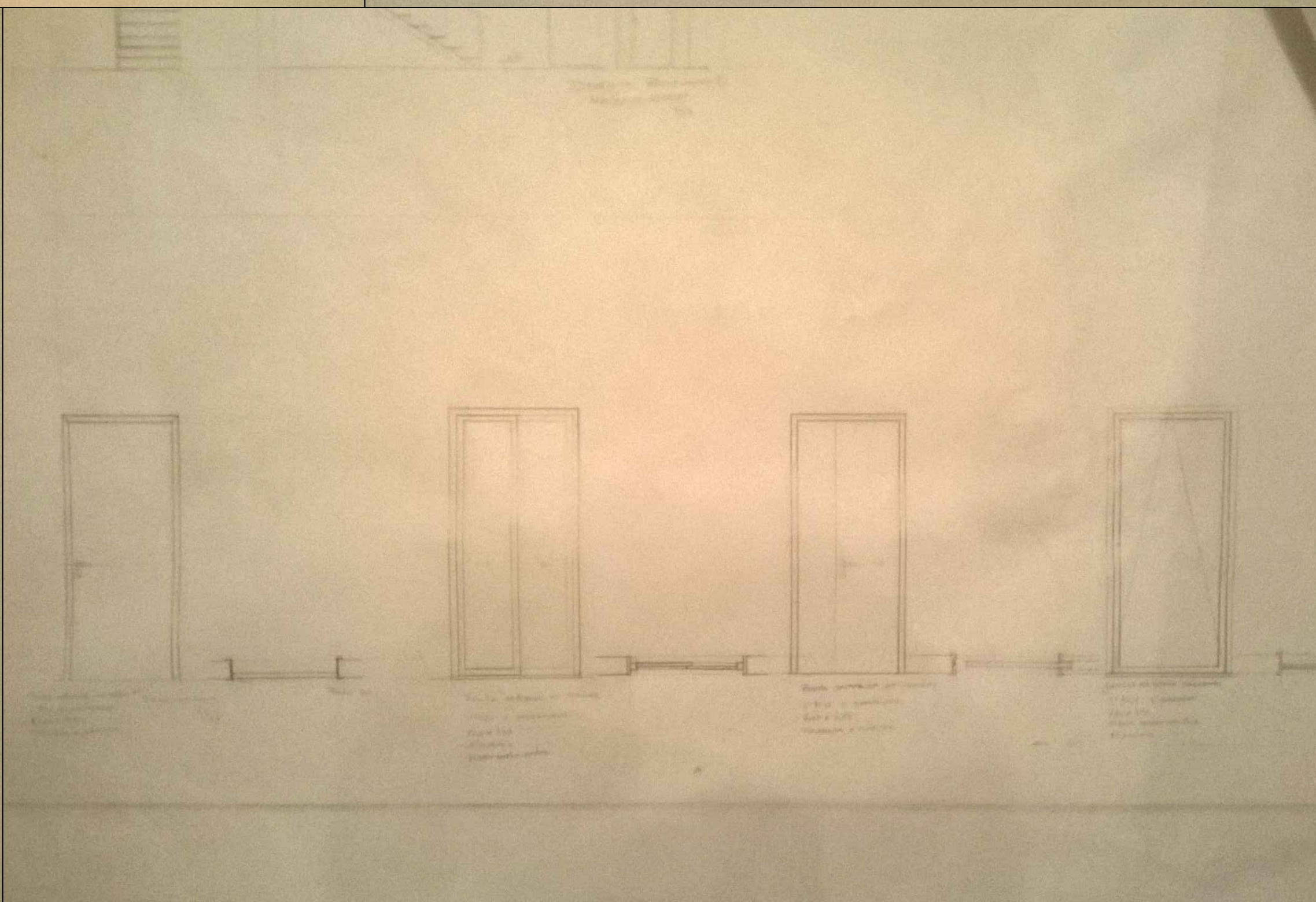
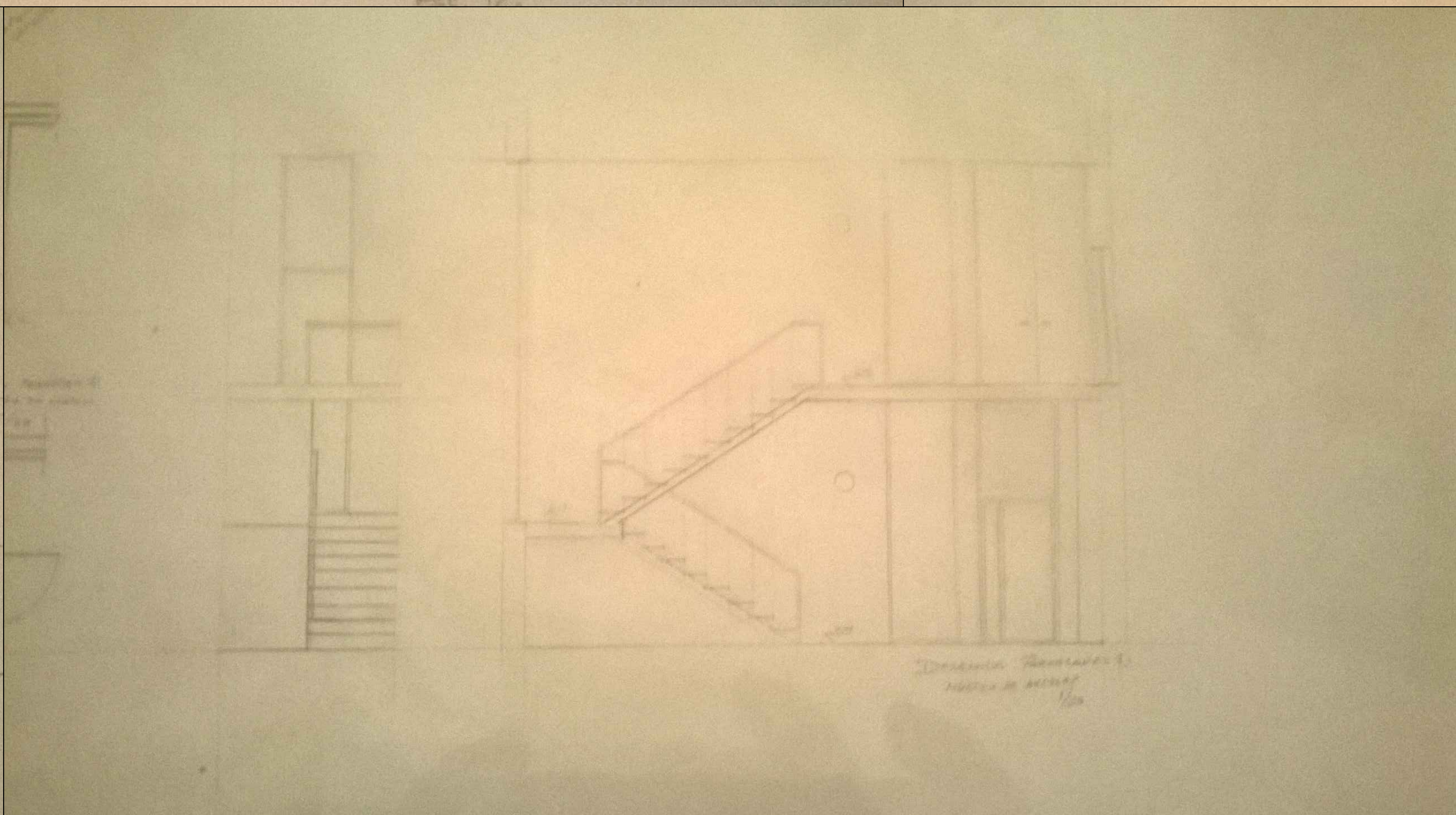
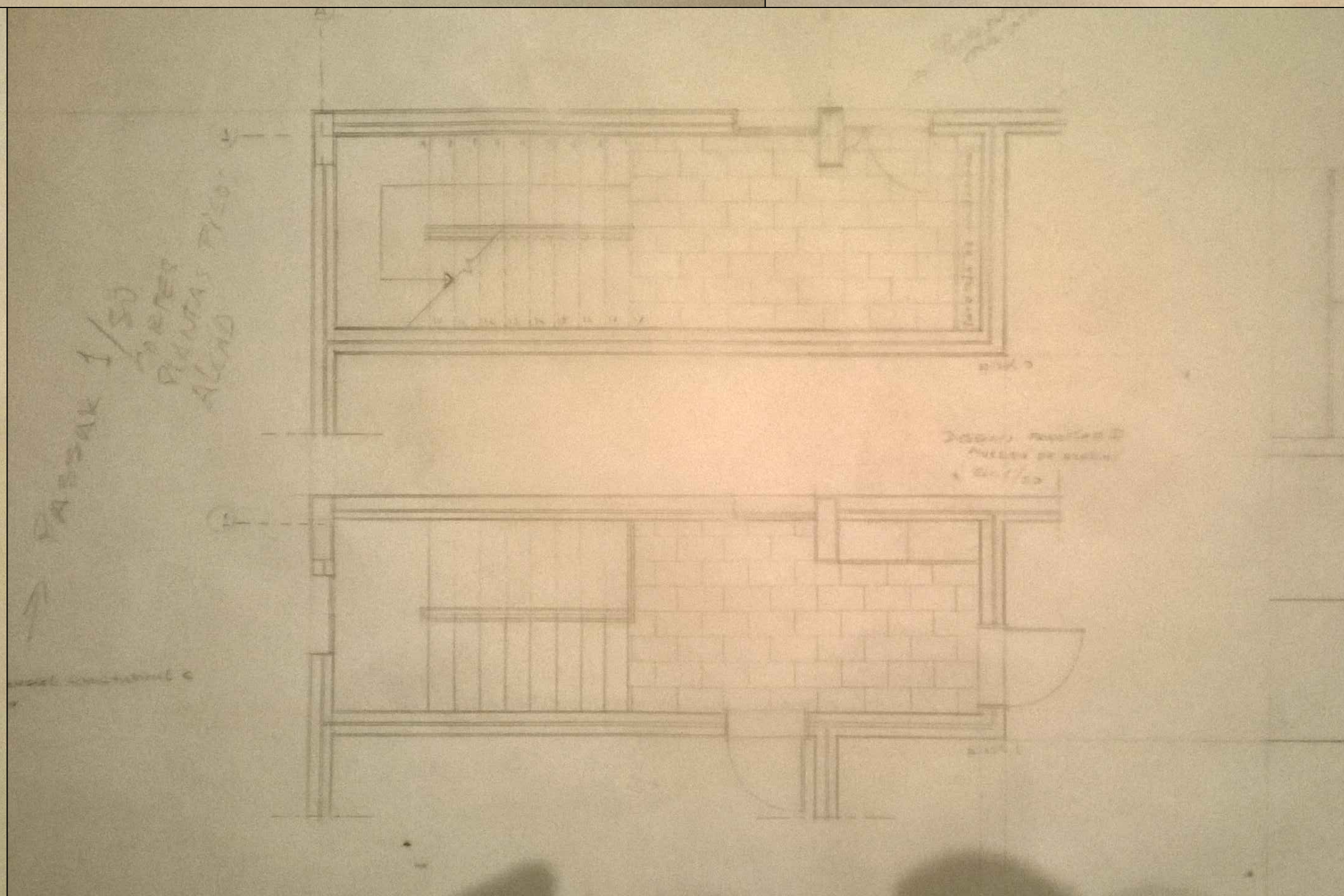
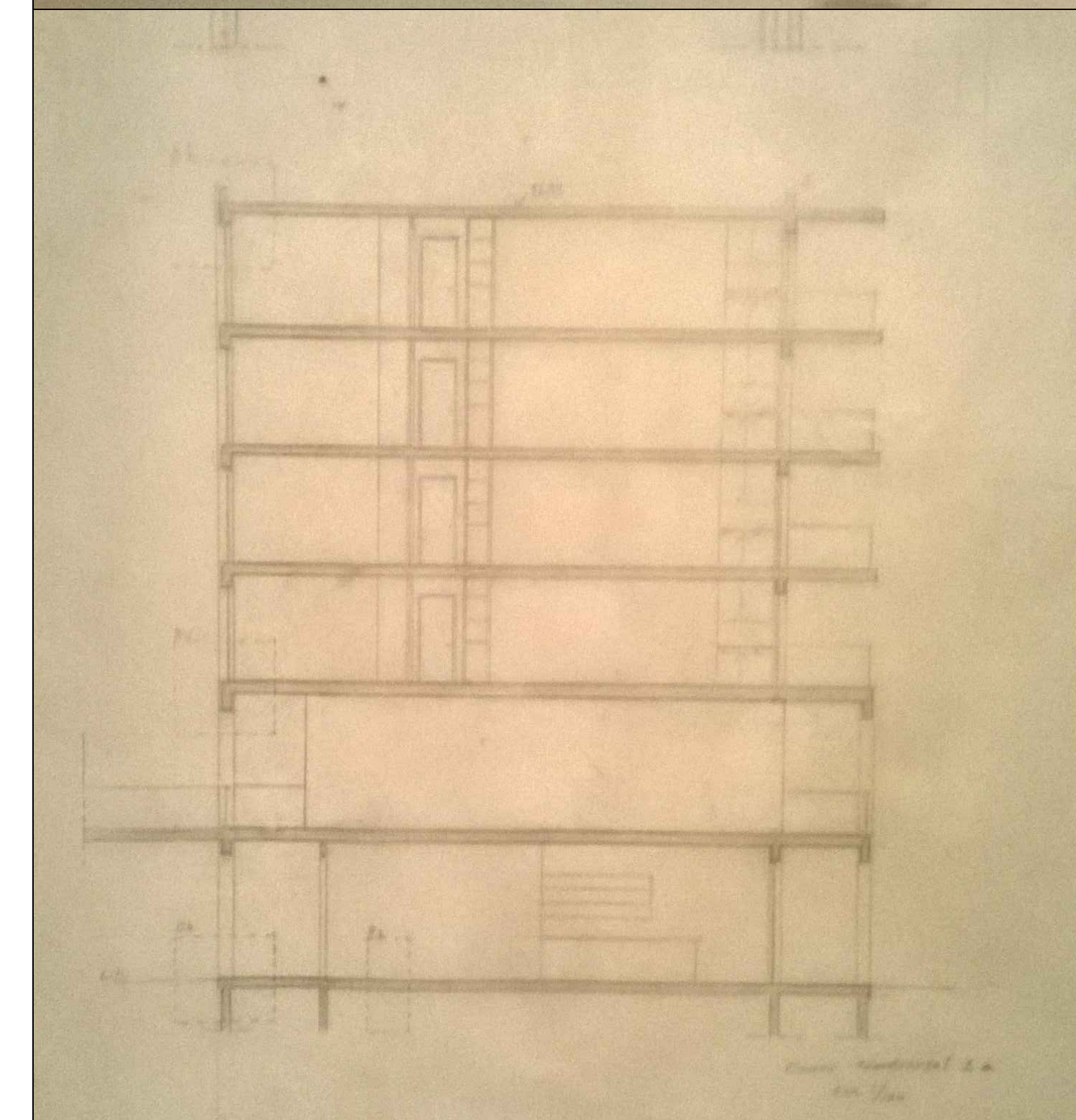
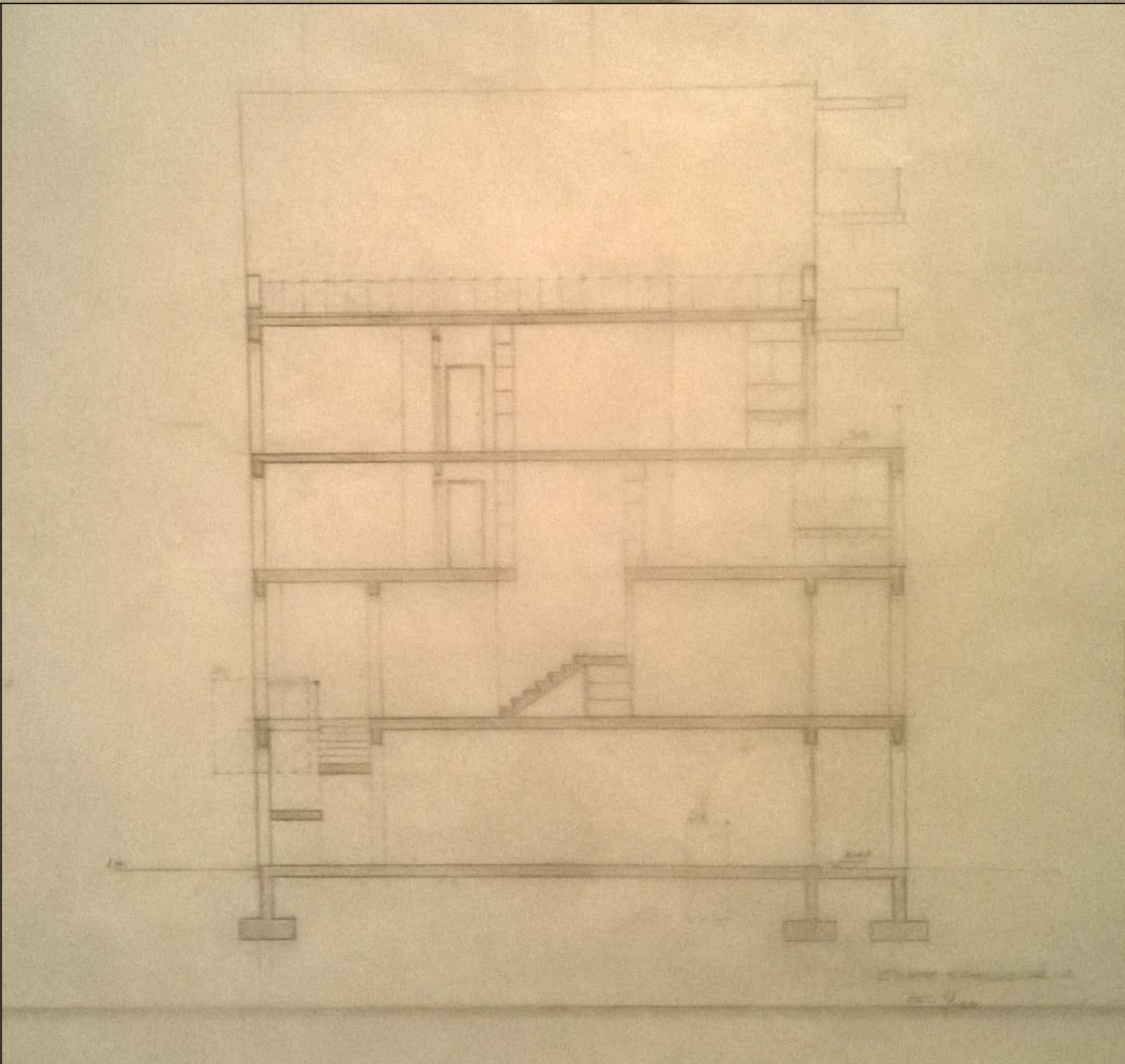
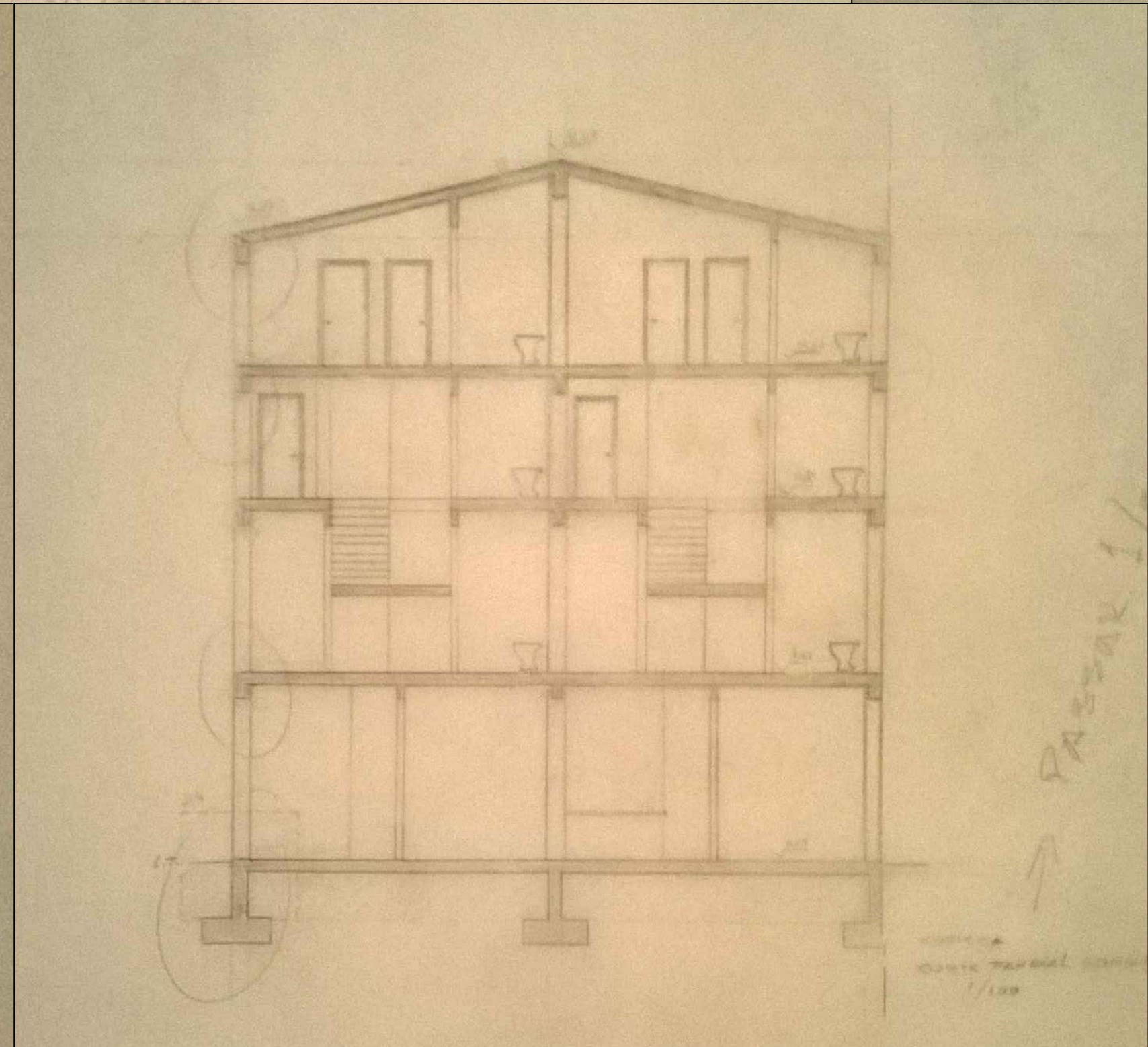
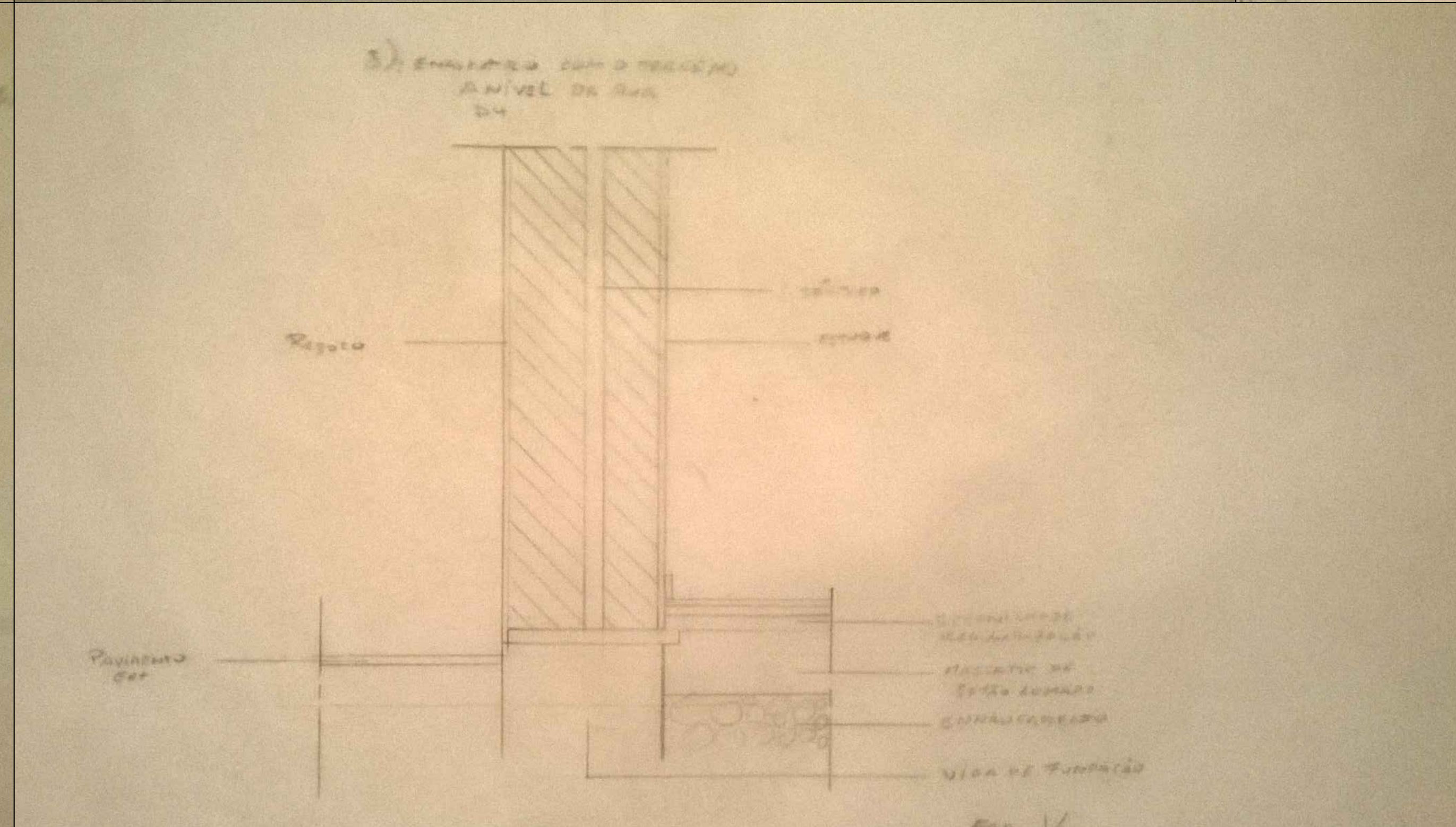
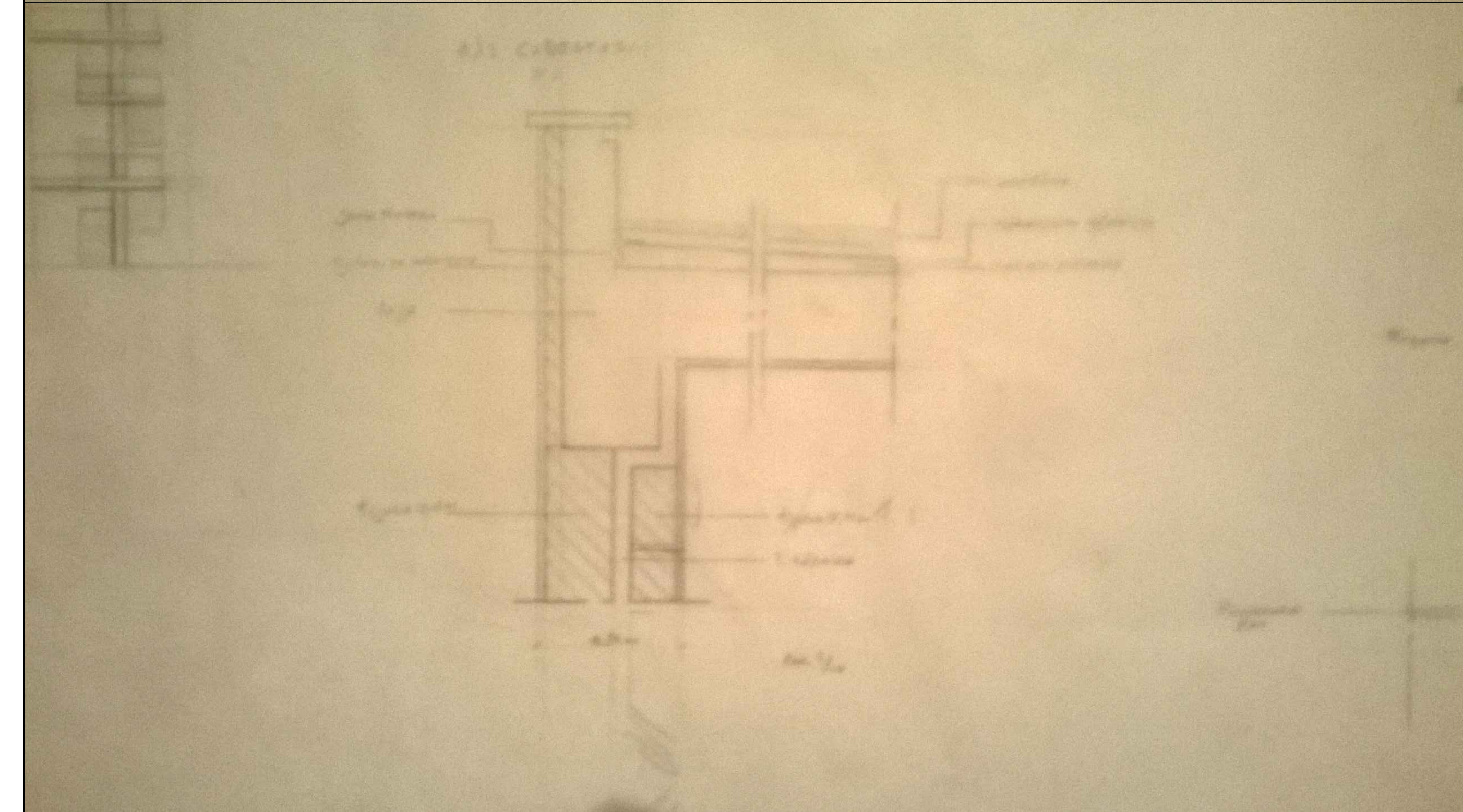
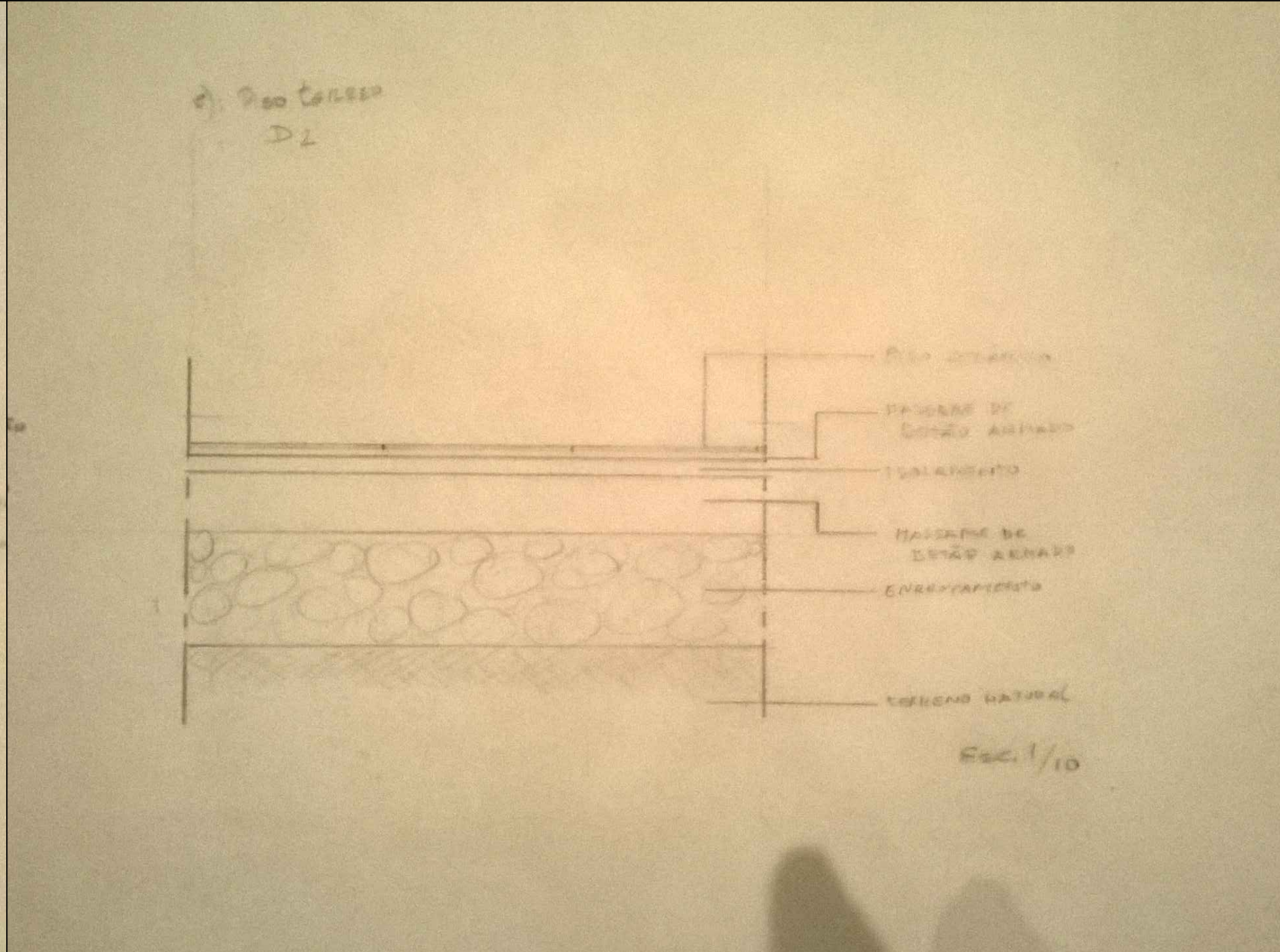
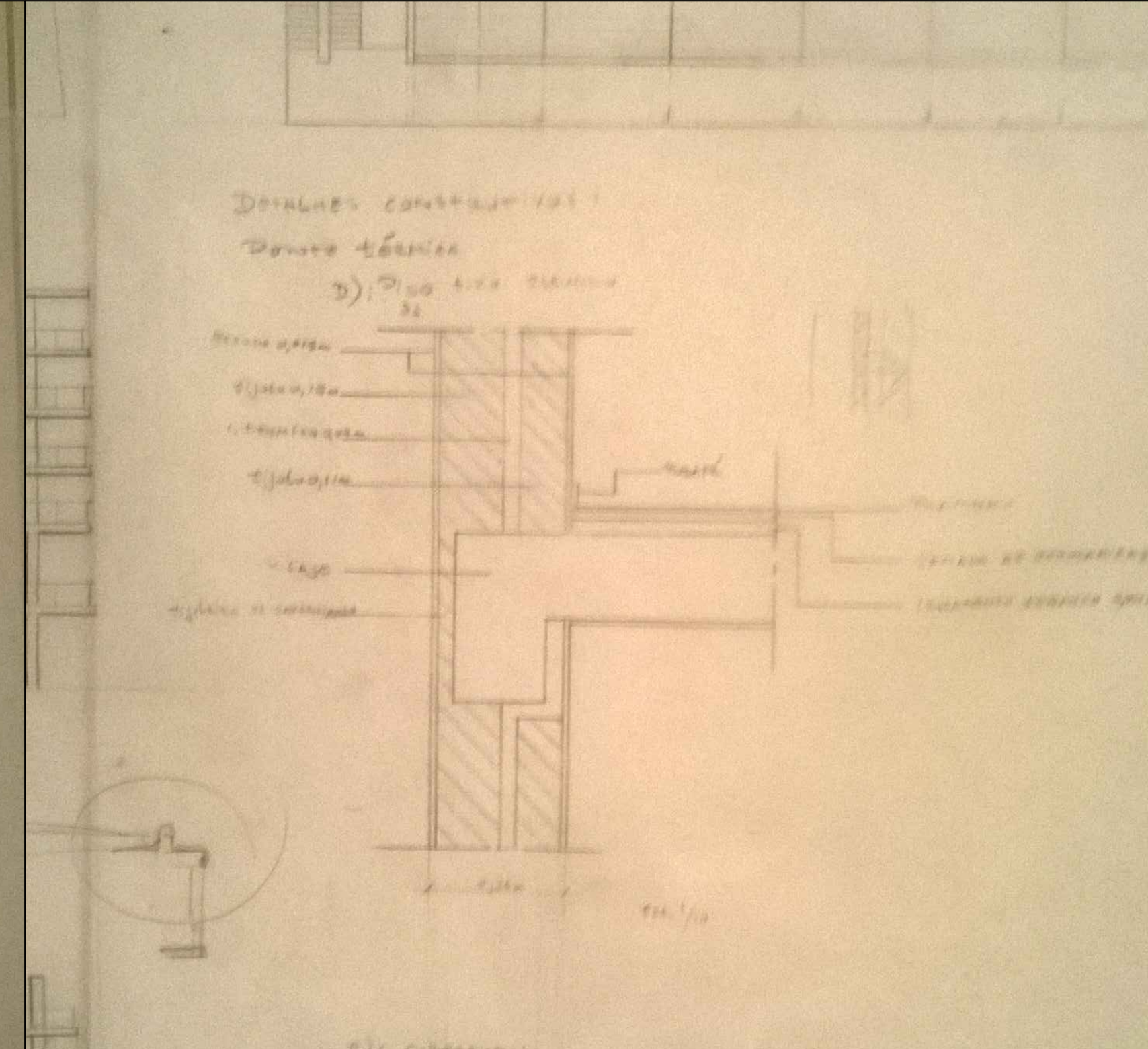
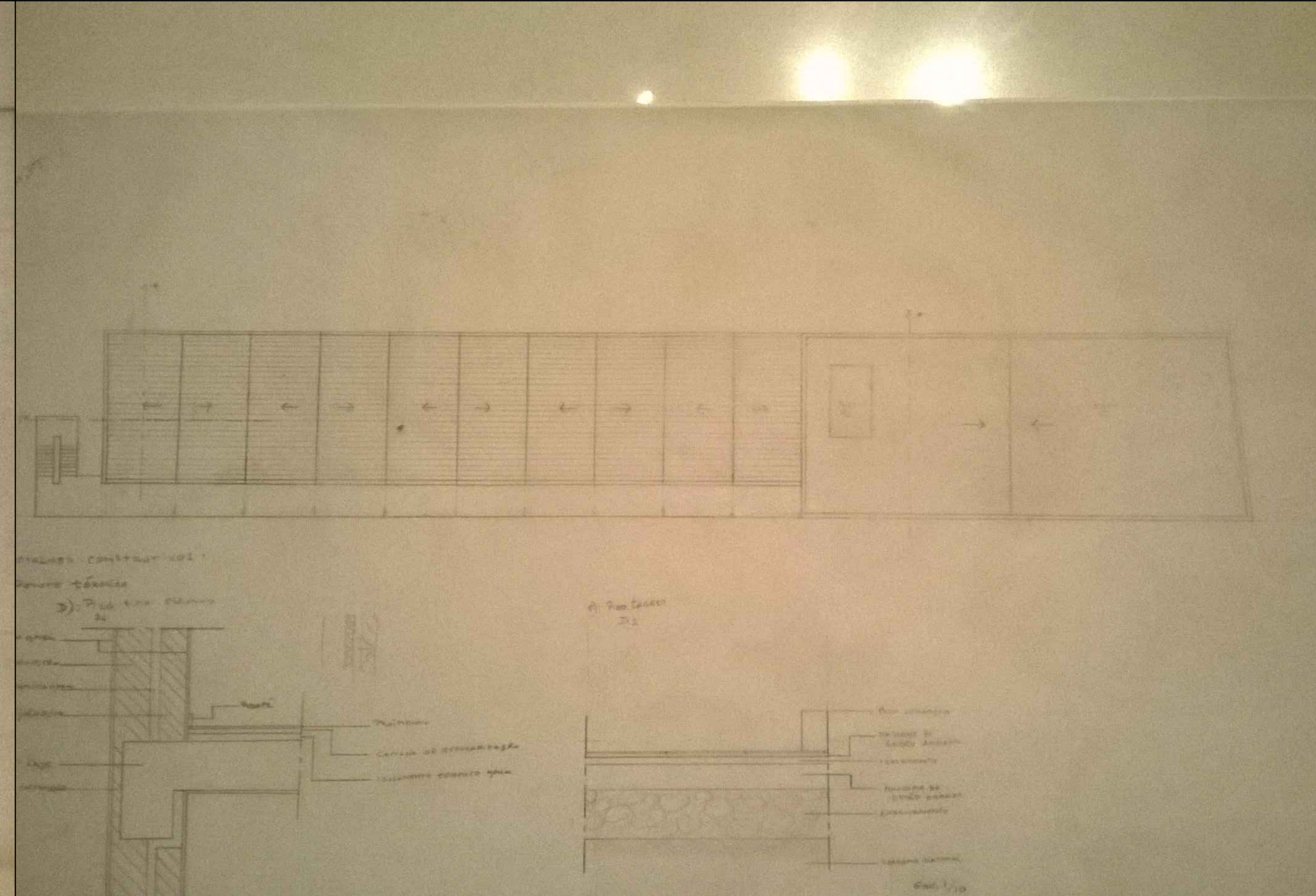
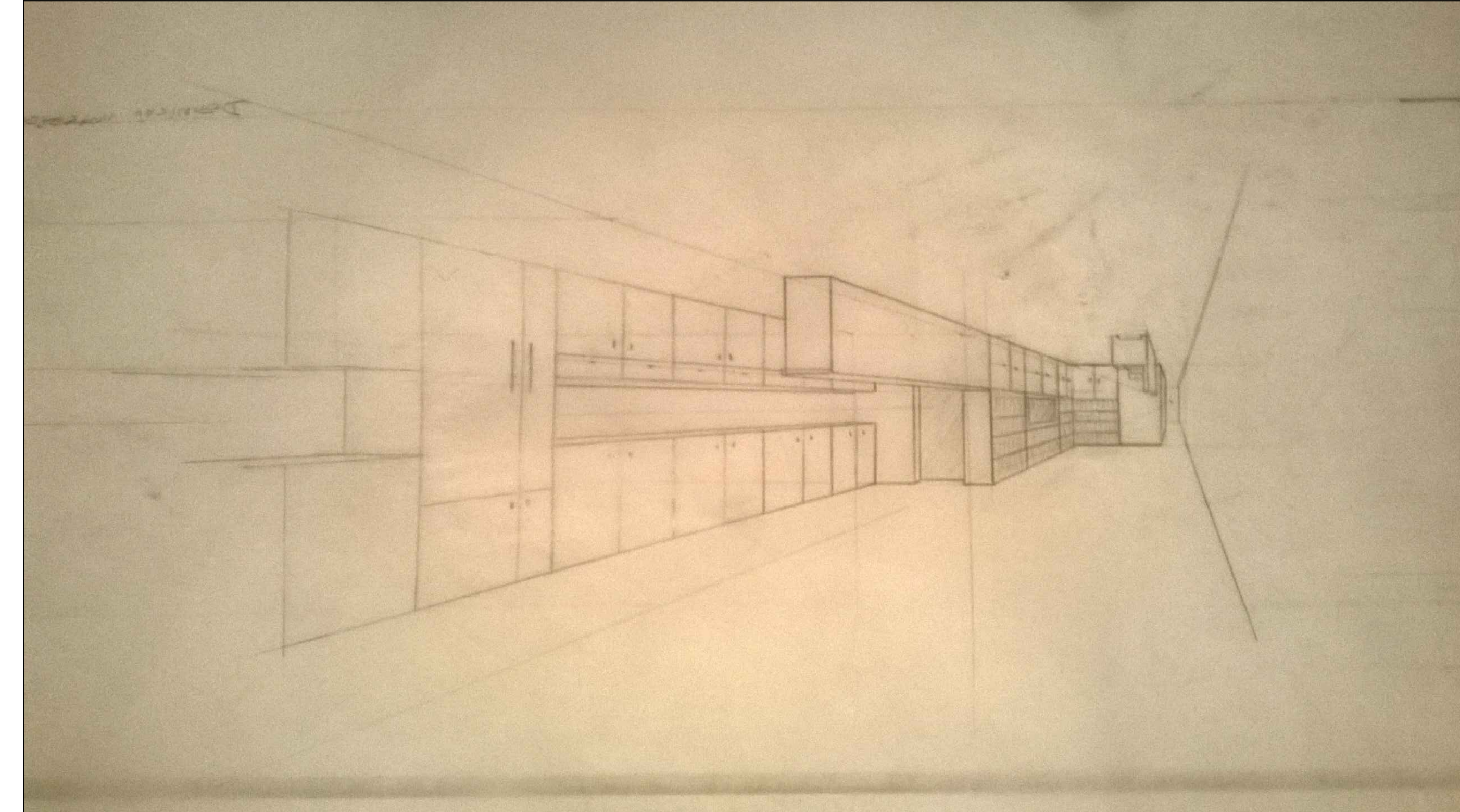
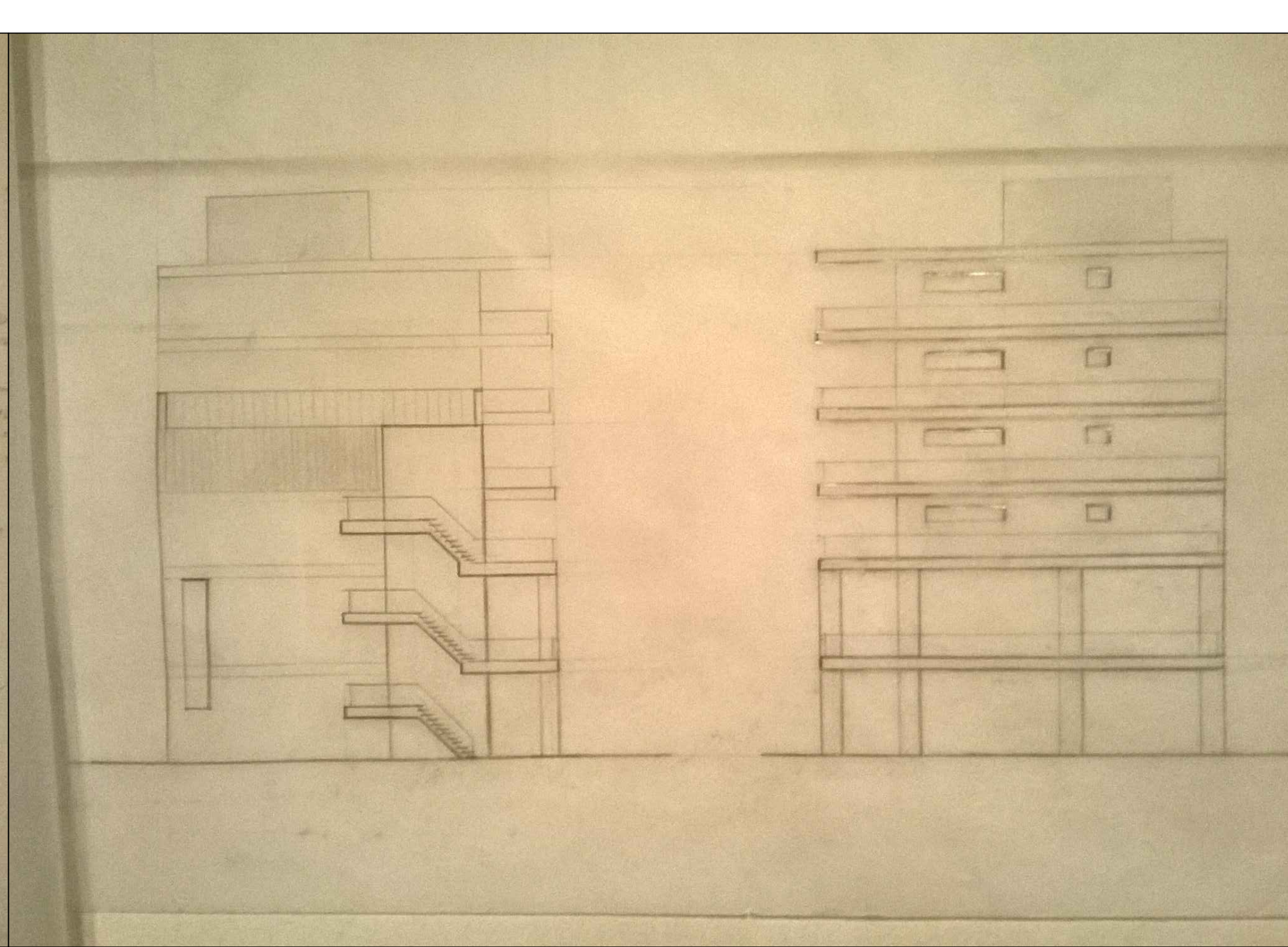
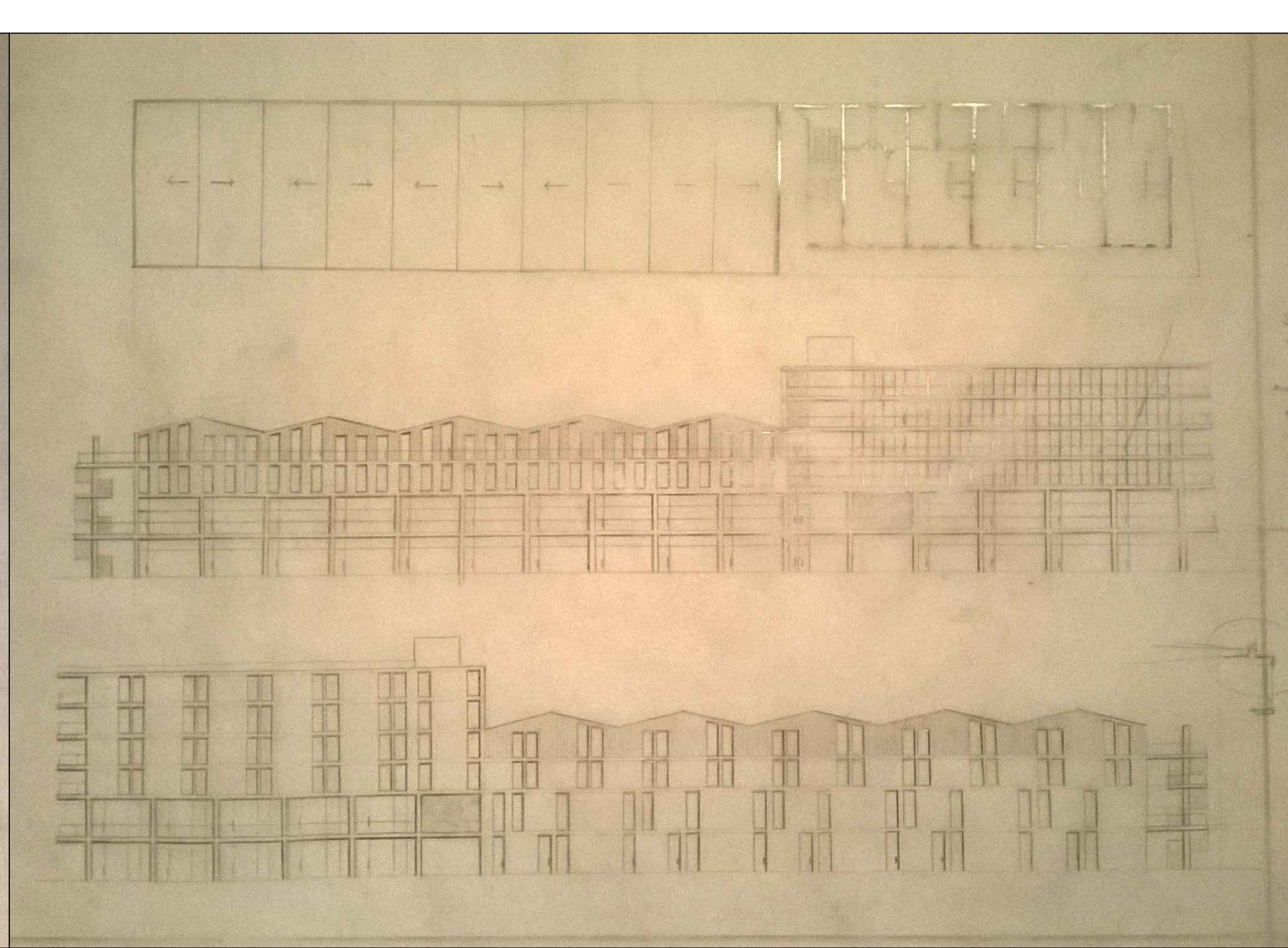
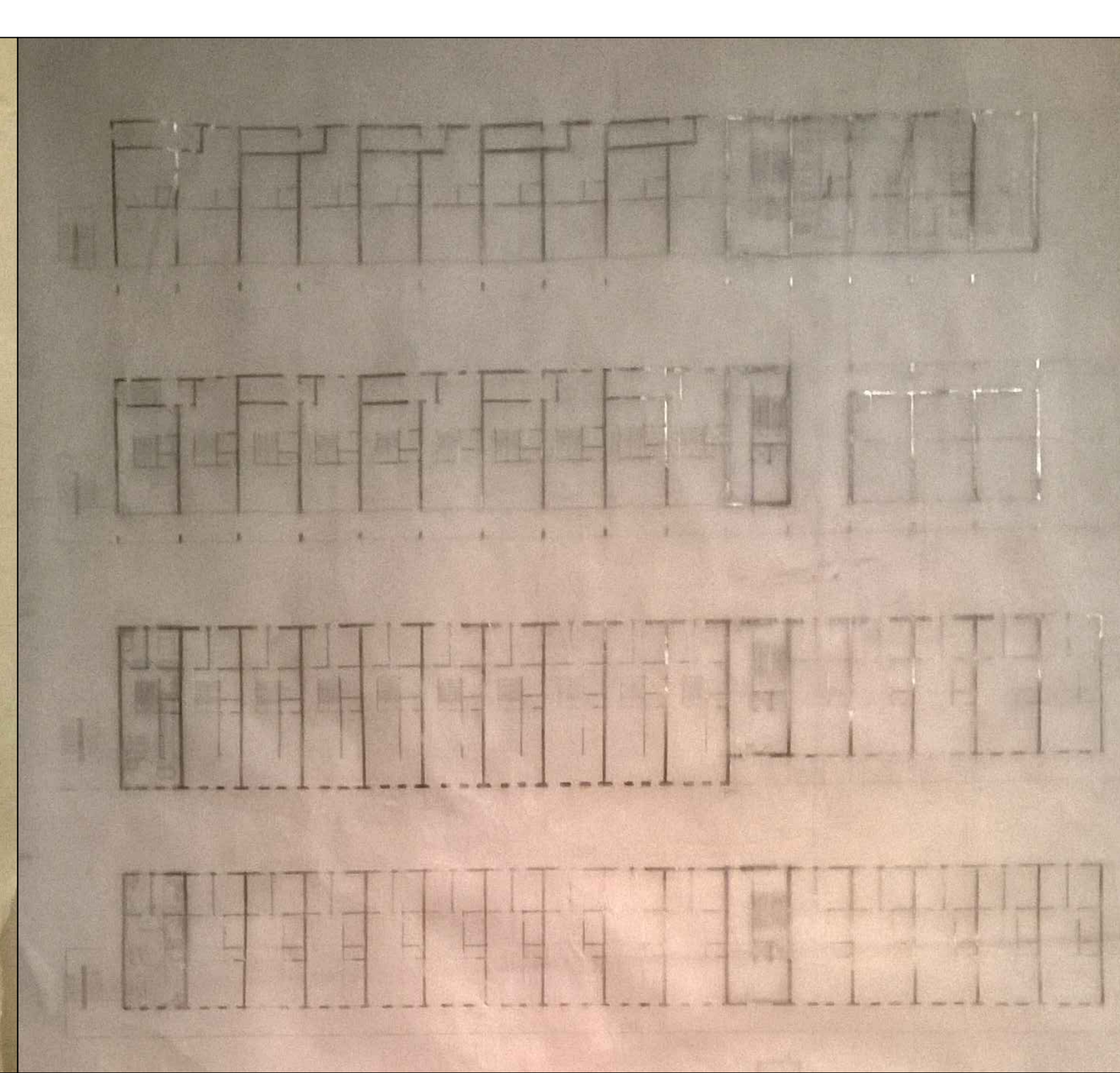
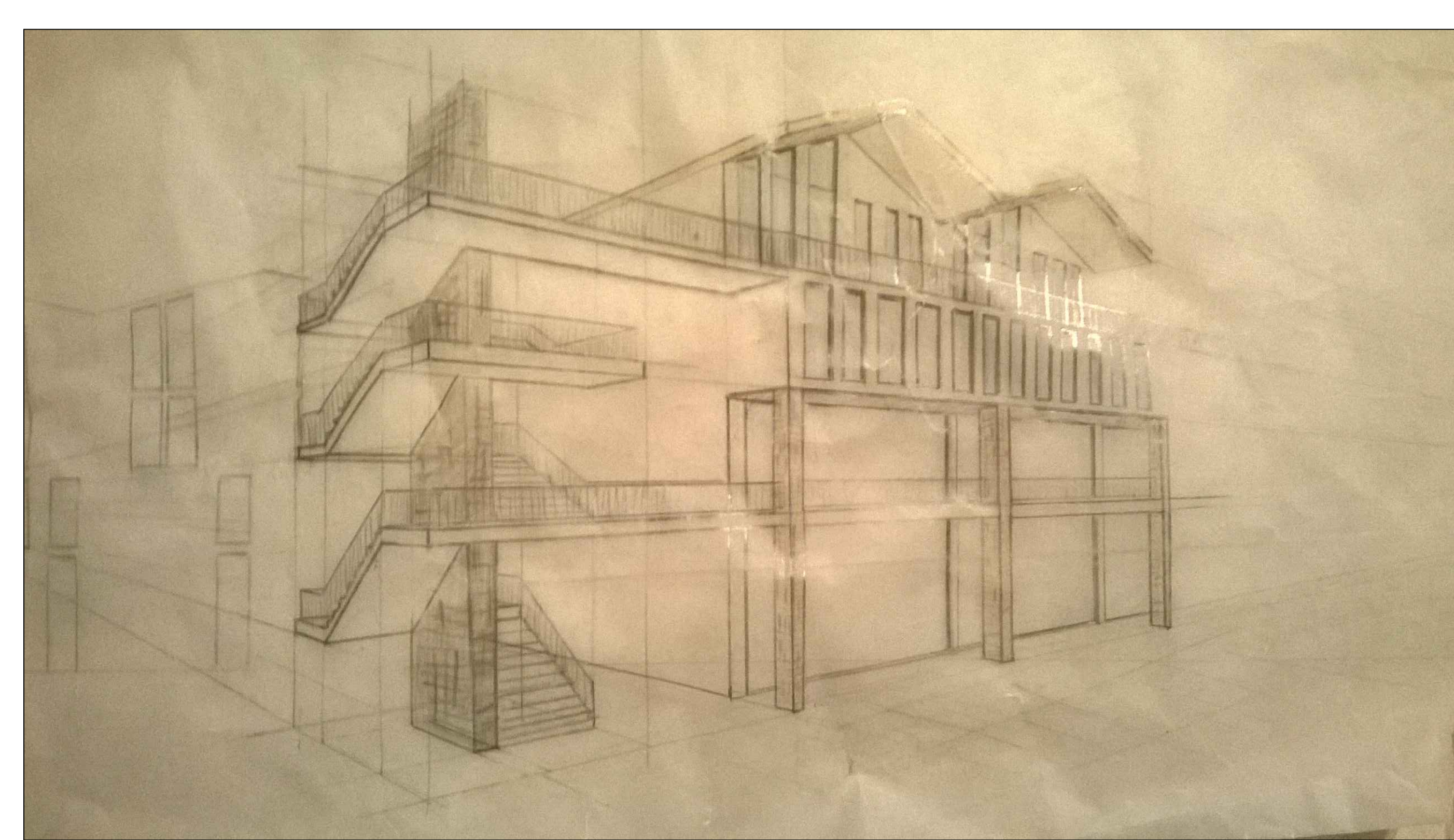
<http://www.atelierpedrofalcao.com/trienal-de-arquitectura/>

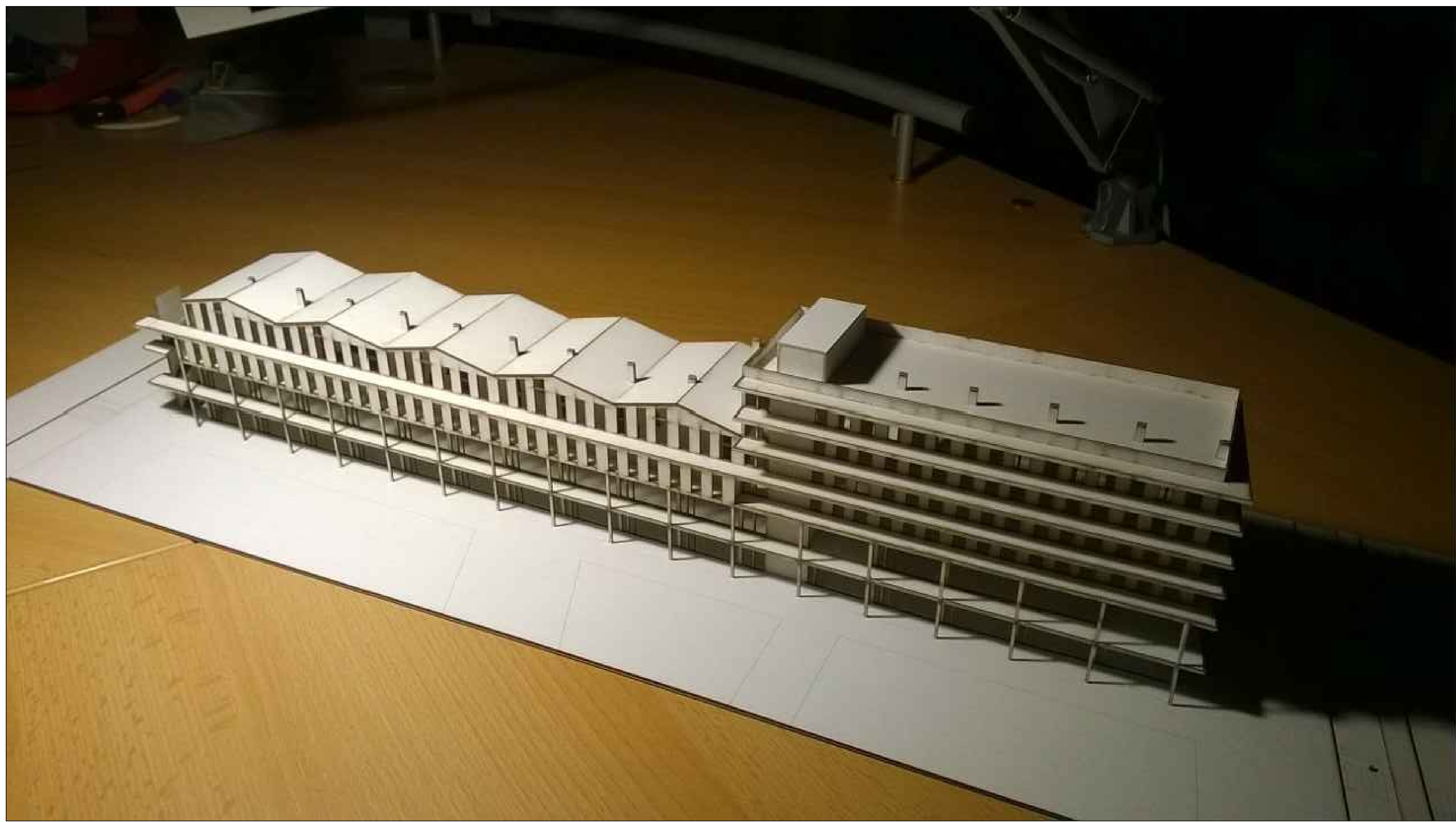
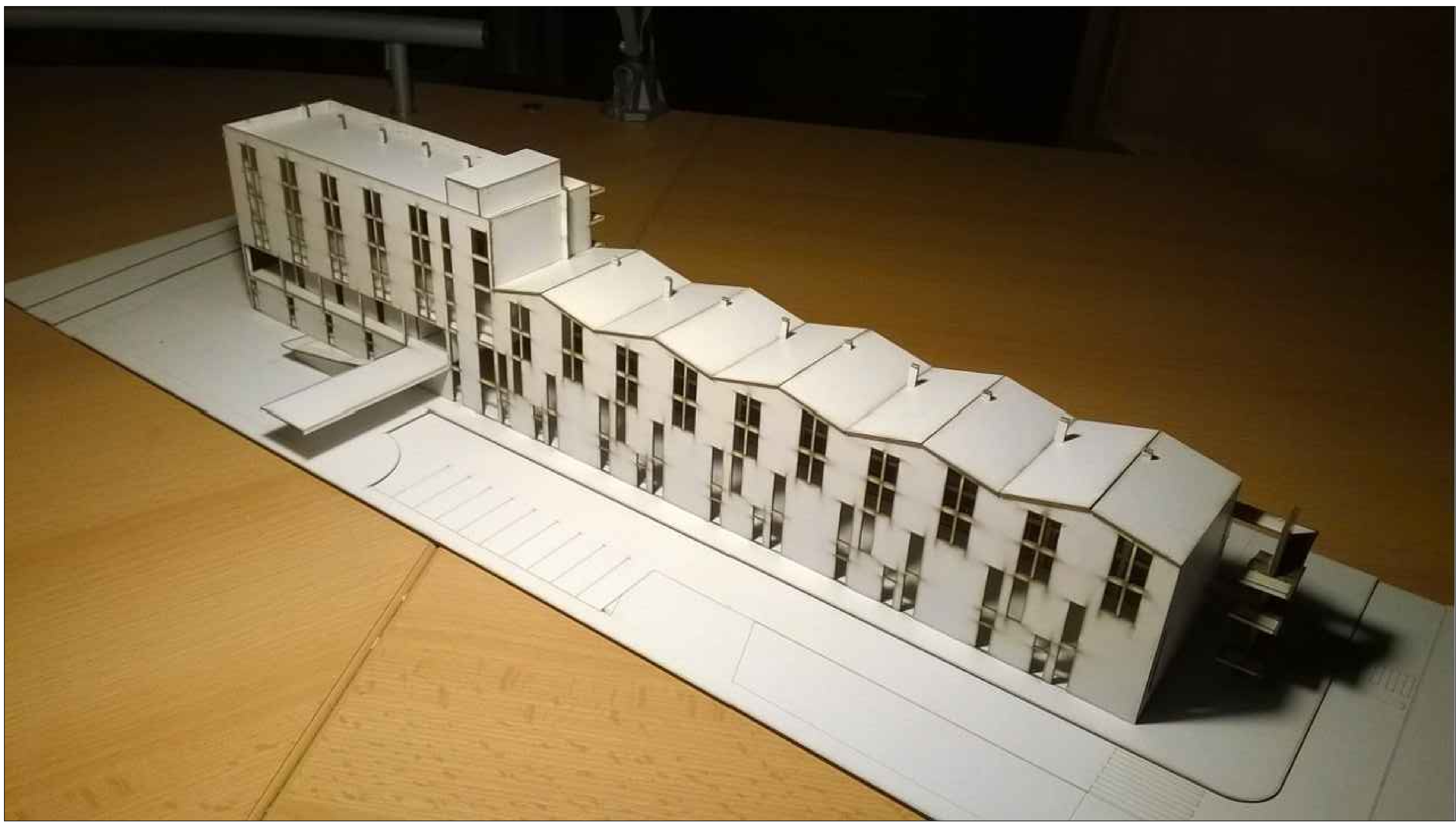
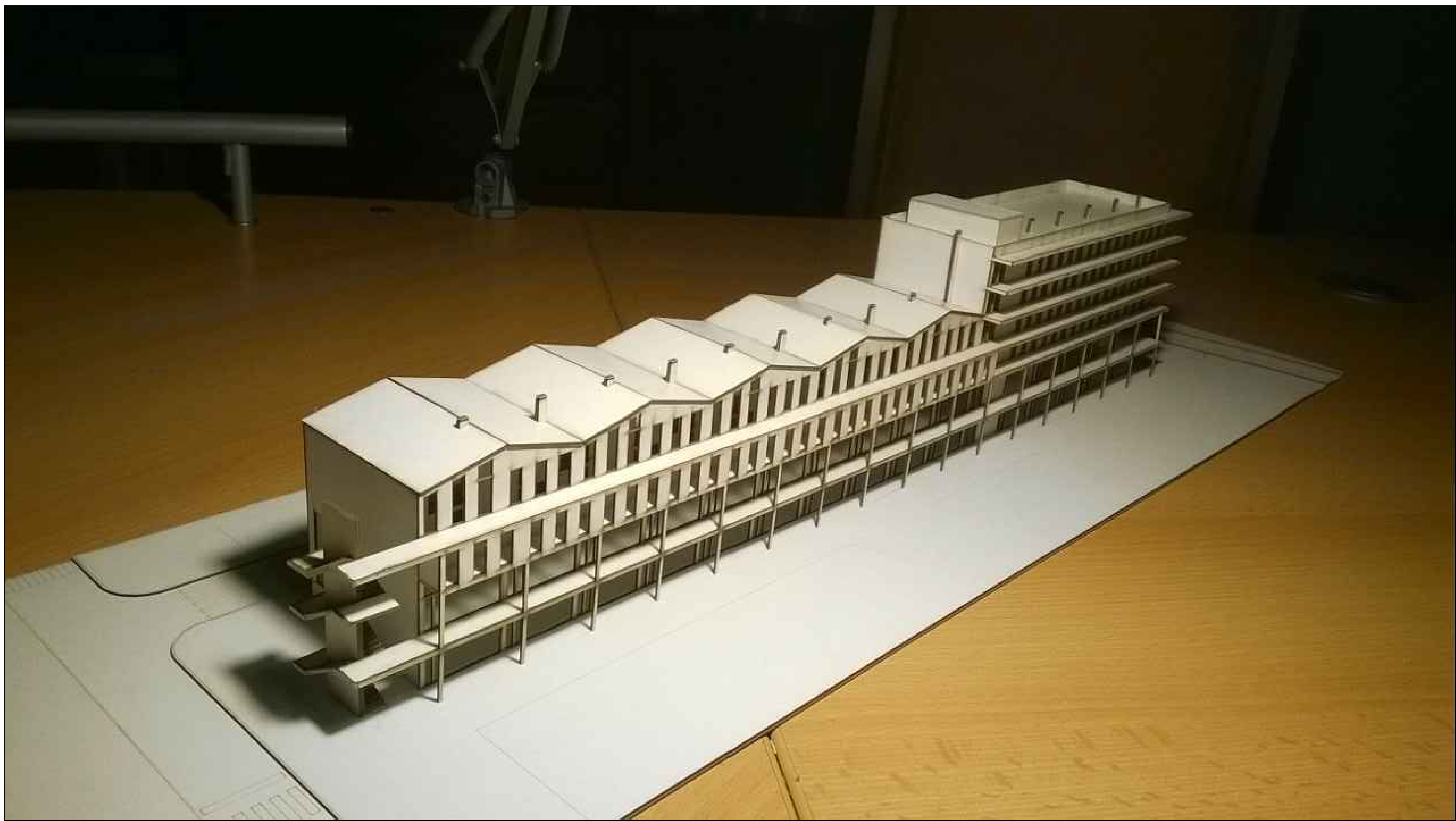
<https://nipppo.wordpress.com/2012/05/07/urban-voids/>

8. ANEXOS

8.1. PROCESSO DE TRABALHO



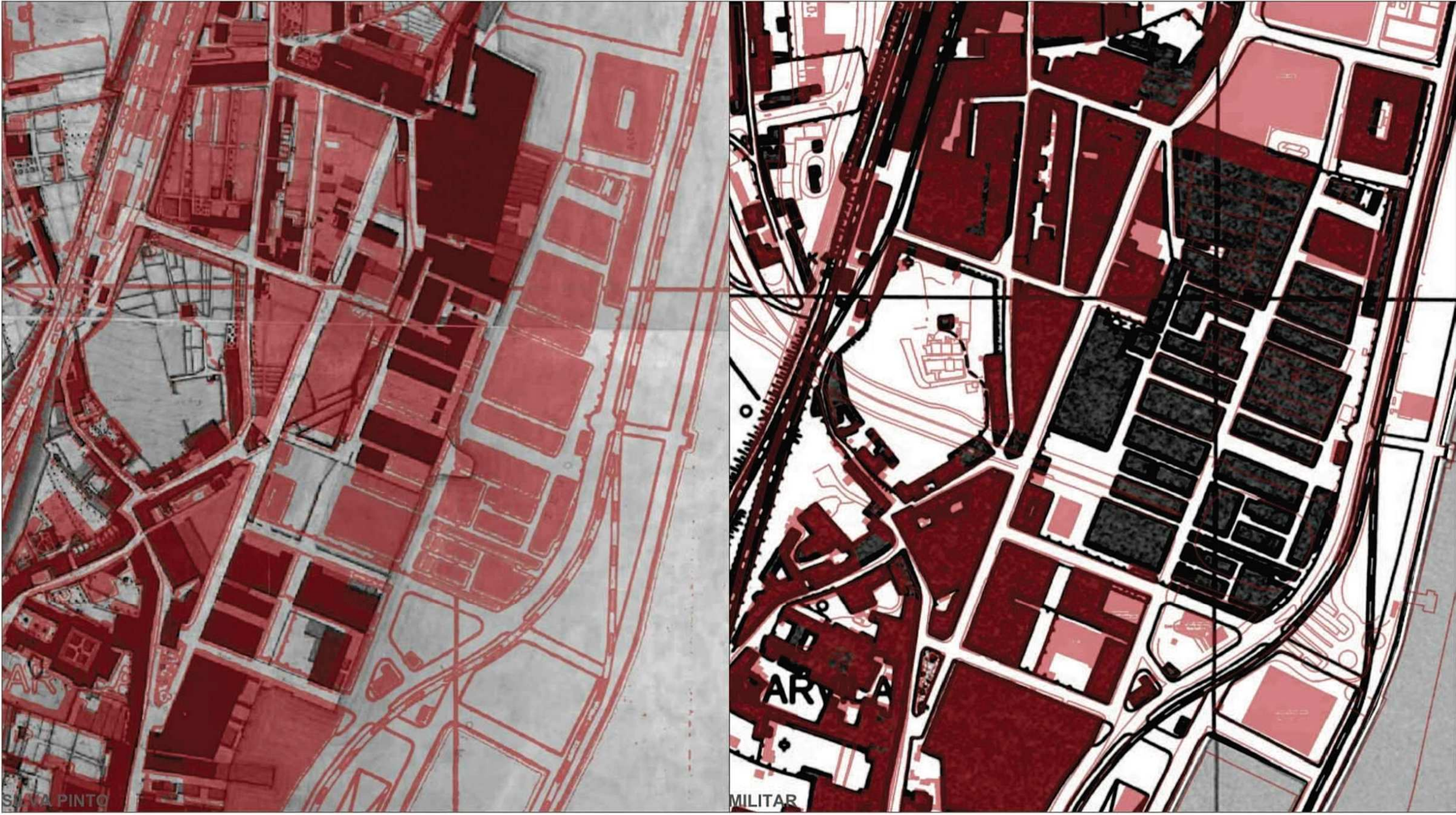
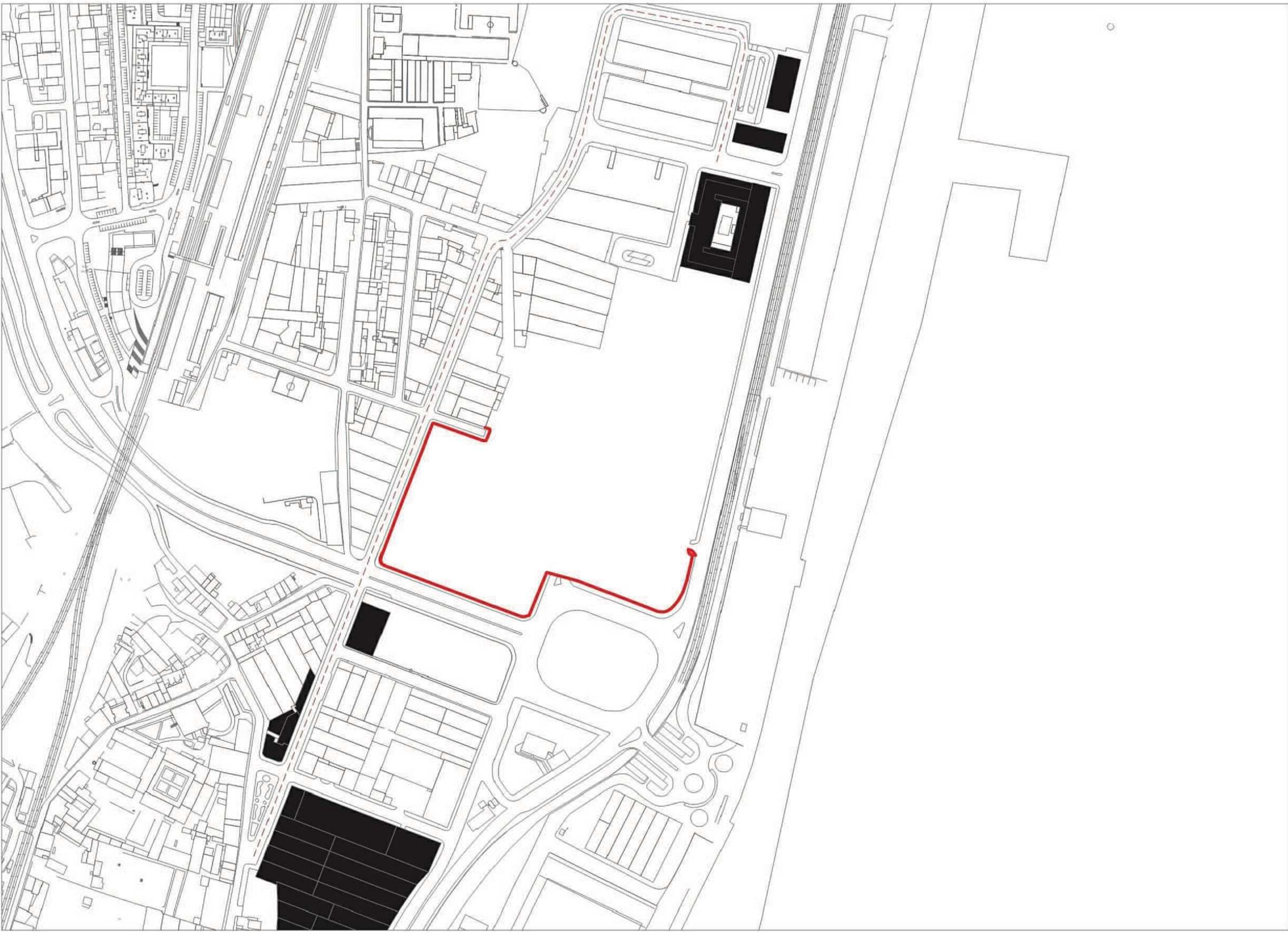




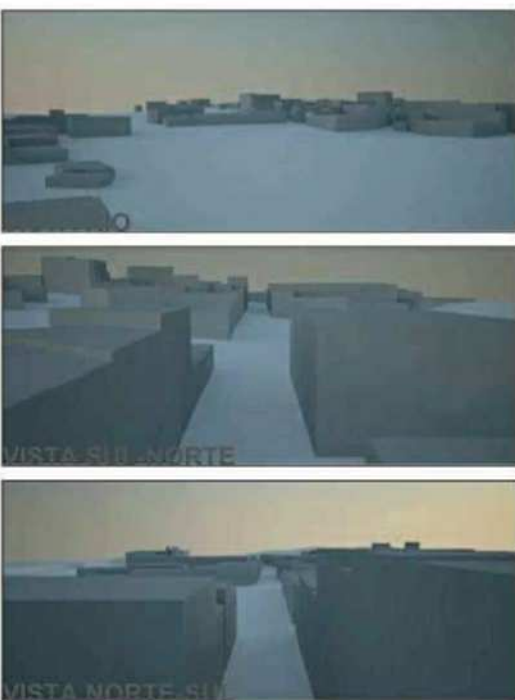
8.2. PEÇAS DESENHADAS



Rua Fernado Palha - Planta de enquadramento



ANÁLISE DA ESTRUTURA URBANA:



LEGENDA: Acidentes Obstáculos Árvores

Topologia do espaço público:
-O espaço público aqui, é pouco atractivo, sendo esta uma rua pouco cuidada e que não oferece conforto aos passantes. Apesar da continuidade das fachadas face à rua, muitos edifícios estão devolutos ou em ruína. A permeabilidade da maior parte dos edifícios restringe-se à fenestração.
-O espaço público de convívio e lazer é quase inexistente, reduzindo-se a alguma vitalidade de vivência urbana no Largo David Leandro da Silva. Ali encontramos algum mobiliário urbano, como um bebedouro para animais, e mictrórios públicos, bem como alguns bancos de jardim.
-Verifica-se a quase ausência de comércio de rua que suporte as bolsas residenciais existentes, e que contribuiriam para uma melhor vitalidade urbana.
-Vazios expectantes, acidentes e obstáculos.
-Temos uma enorme praça, a de 25 de Abril, inhóspita e deserta, desprovida de vegetação, que é apenas um enorme vazio urbano, uma rótula viária.
-A Av. Infante D. Henrique é também apenas um eixo viário, e que quanto à Rua Fernando Palha se constitui como uma barreira, um hiato na sua continuidade. O muro edificado ao longo de grande parte do lado nascente da rua intensifica esta descontinuidade. Há um corte na relação visual da rua com o rio.
-Temos ainda a barreira orográfica no limite nascente da rua.
-Há um desequilíbrio entre a densidade do espaço construído e o vazio que aglutina as suas estruturas.

Sistema de vistas:
-A ligação que é mais visível é a vista do Tejo, passível através de frestas, por entre ruas transversais estreitas. Curiosamente as vistas mais deslumbrantes ou são abarcadas de locais mais adversos à permanência, como é o caso do cruzamento com a Av. Infante D. Henrique, ou são de total impedidas por um muro alto contínuo, no lado nascente da rua.
-A omnipresença, quer das linhas férreas, quer do porto de Lisboa é uma constante.

Edifício excepcional:
-Nesta rua predominam os edifícios industriais : fábricas, armazéns e oficinas. Há no entanto alguns excepcionais. Referimos dois, construídos no início do século XX, que são testemunho de um gosto burguês de "fin de siècle", com fachadas compostas com empréstimos ecléticos de estilos.
-Falamos primeiro do Armazém de Abel Pereira da Fonseca. É da autoria do arquitecto Nobre Júnior. Foram adicionados armazéns, depósitos e oficinas ao edifício original. É de destacar a decoração com cachos de uvas nos frisos dos janelões circulares. Pode-se considerar um exemplo da art deco em Portugal.
-O Edifício de José Domingos Barreiros: Trata-se de um amplo armazém implantado num quarteirão irregular, constituído por : a Sede, cuja fachada de aparato, profusamente decorada e com vários tipos de vãos, revela um gosto eclético por elementos clássicos e barrocos; a zona dos armazéns virada a Norte, um espaço amplo oitocentista pré-existente, com cobertura em vigamento de madeira, com várias oficinas; e a zona residencial, a Sul, onde habitavam os empregados, ocupando dois pisos, o 2º e o sótão. É de referir, ainda, na zona posterior, a existência de ampla varanda sobre o pátio de acesso aos armazéns. No interior, (ático e escadaria), encontramos revestimento azulejar, datado de 1928, com representação de parras e uvas, da autoria de A. Moutinho da Fábrica de Sacavém.
-A Fábrica de Braço de Prata -Exemplo de revitalização da vida cultural e artística da cidade em Marvila é a reconversão da Fábrica Braço de Prata, que entre 1908 e os anos de 1990 foi fábrica de armamento e hoje é um espaço de acolhimento à criação artística, à sua disseminação e ao debate cultural.

EDIFICADO EXCEPCIONAL:



ANÁLISE HISTÓRICA

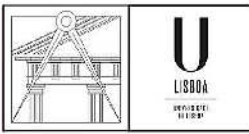
Intensificação da construção de pequenas habitações ao longo dos eixos viários
Após a construção ferroviária e do porto de Lisboa, deu-se um desenvolvimento exponencial da indústria, criando uma segregação social e espacial presente até aos dias de hoje e afastando a cidade do rio.
A criação da linha férrea em 1856, Marvila passou de zona rural a zona urbana com uma fisionomia bairrista e fabril
Prolongamento de ruas históricas
Funções residenciais e industriais mal articuladas
O Plano Director da Urbanização de Lisboa, de 1959, dividiu o território de Marvila em duas grandes zonas, uma industrial a nascente e uma residencial a poente
Caminho antigo (Estrada Real), hoje, Rua Fernando Palha
Implantação de construções clandestinas e habitações precárias no conjunto das quintas.
Fábrica do Braço de Prata convertido em centro cultural
Por volta dos anos 1980 a indústria decresceu e, actualmente estes espaços encontram-se, na sua maioria em abandono
Foi prolongada a Av. Estados Unidos da América, com ligação à Av. Infante D. Henrique
As obras e criação de novas redes viárias (Infante D. Henrique e Rua da Cintura do Porto) quebraram de algum modo o isolamento da área mas não modificaram de forma consistente, o espaço urbano vivencial das populações. Estas alterações tiveram como principal resultado a distribuição viária automóvel, com esquecimento da mobilidade pedonal.

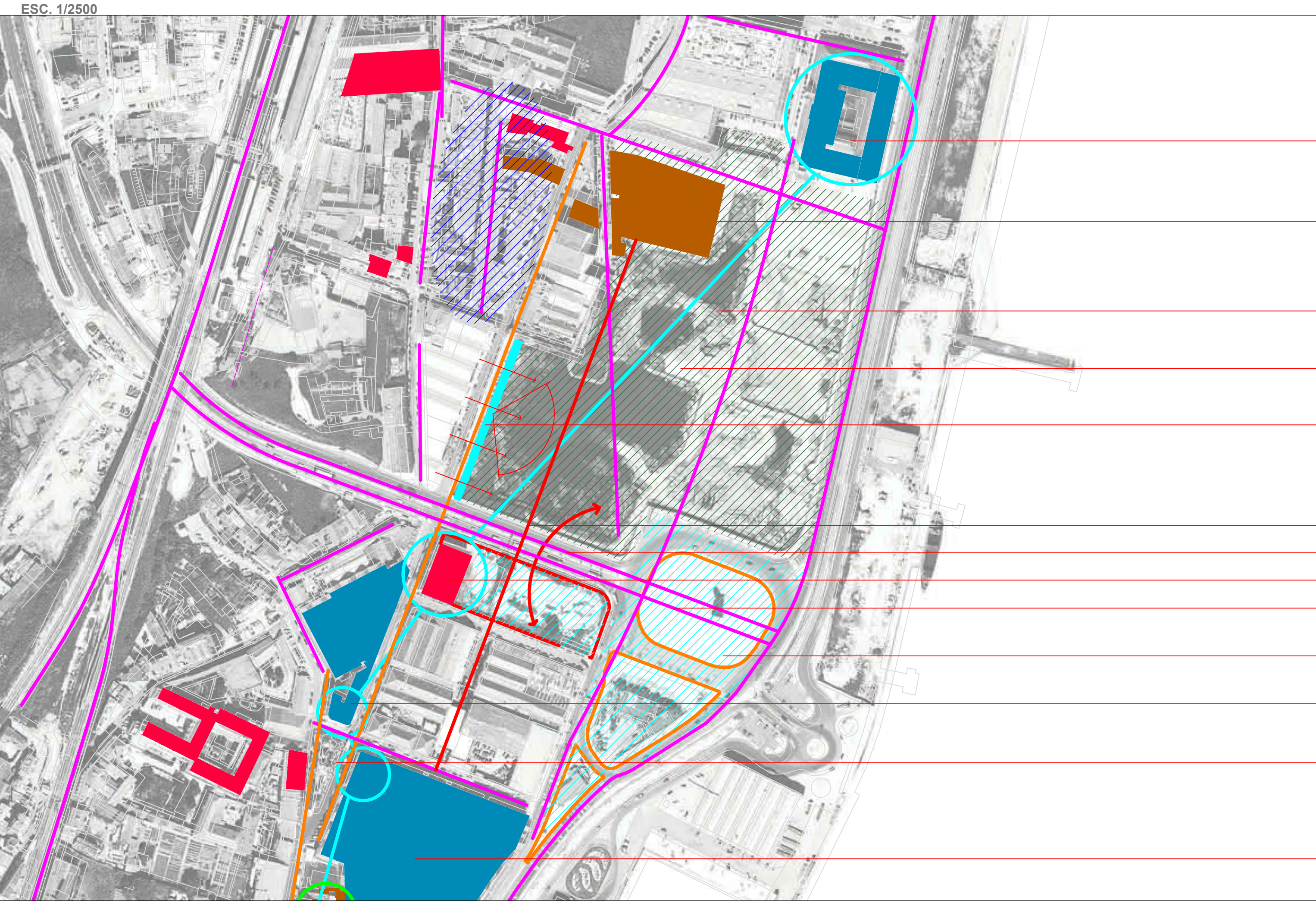
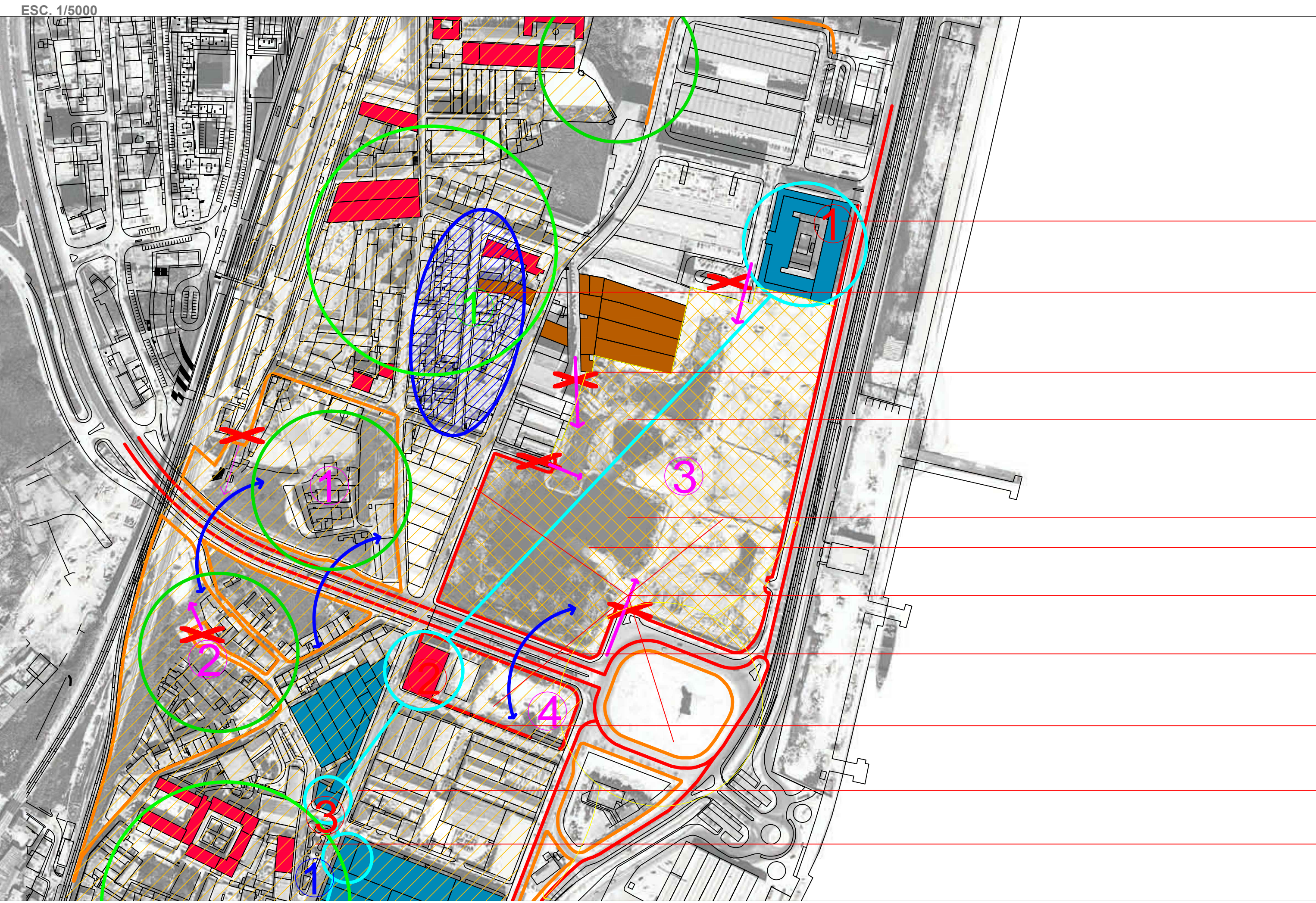
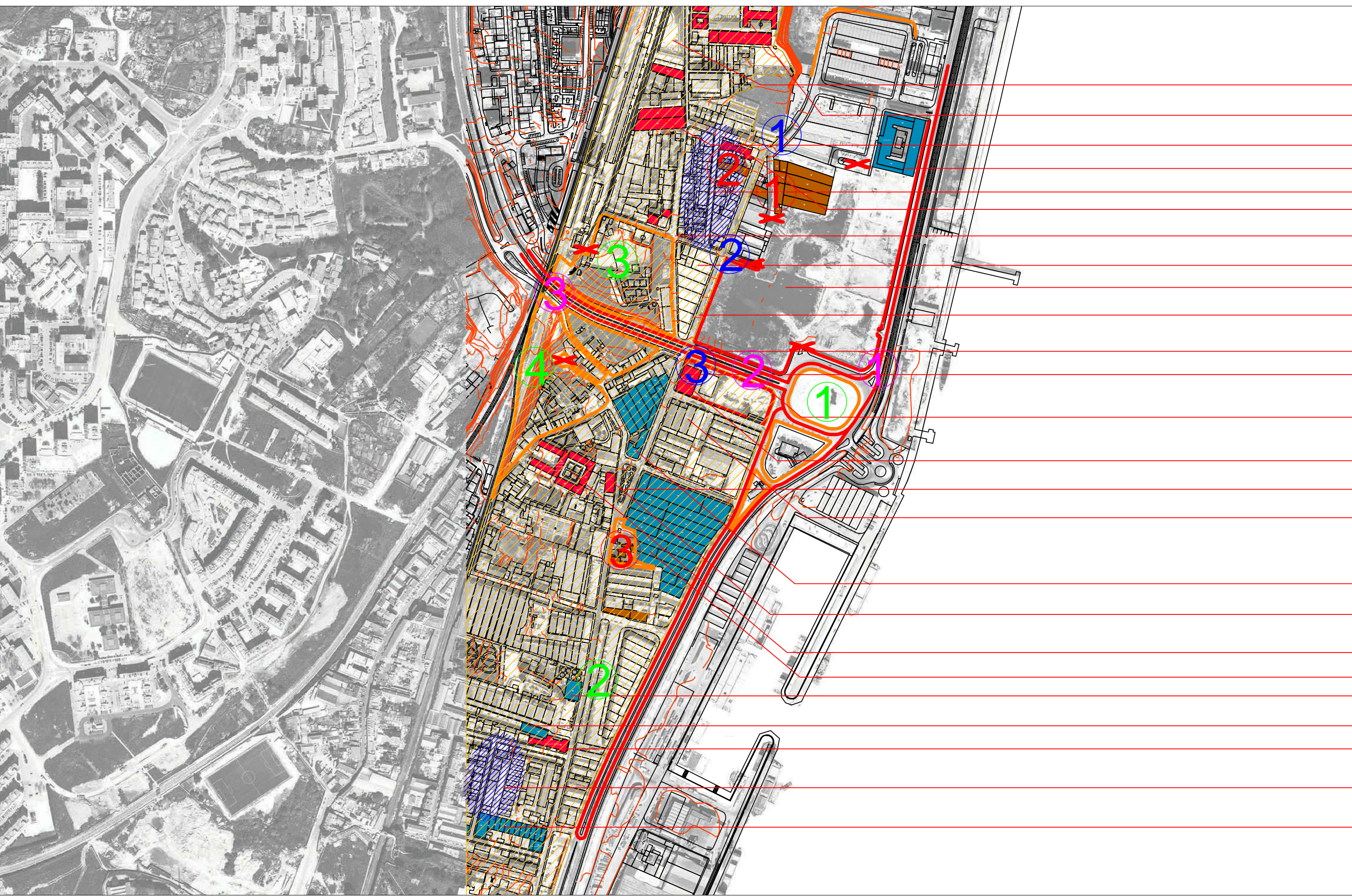
ANÁLISE HUMANA E SOCIAL

Grave prejuízo para os peões, com progressiva perda de espaço de circulação nos passeios, perda de locais de atravessamento seguros, etc.
Estabelecimento de Ensino Superior
Devido a grande concentração de indústria na zona, existe uma taxa alta de tráfego de veículos pesados ao longo de toda a "linha"
Ausência de volume Fig. 2
Fig. 1
Artéria muito larga, com grande intensidade de tráfego
Pouca ocupação do espaço público por peões, e consequentemente menos segurança para os cidadãos
Ciclovía em estudo
Centro Cultural
Posto de Correios
Ausência total de estacionamento em toda a "linha" obriga ao uso das zonas pedonais (Fig 3).
Serviços desportivos (Clube Oriental de Lisboa)



LEGENDA: Rede distribuidora local Estacionamento Equipamento público Rede distribuidora geral Rede principal





DETECÇÃO:

- Centro de Comando Operacional de Lisboa
- Quartel da GNR
- Quimera editores
- Edifício de carácter excepcional com interesse a requalificar
- Conjunto Habitacional
- Estabelecimento de Ensino Superior
- Eixo viário histórico
- Conjunto de interesse, ponto focal
- Ausência de volume Fig. 2
- Pouca ocupação do espaço público por peões, e consequentemente menos segurança para os cidadãos
- Artéria muito larga, com grande intensidade de tráfego
- Devido a grande concentração de indústria na zona, existe uma taxa alta de tráfego de veículos pesados ao longo de toda a "linha"
- Ciclovia em estudo
- Centro Cultural
- Escassez total de zona de passeio qualificada
- Posto de Correios
- Conjunto com valor arquitectónico e de interesse a requalificar
- Serviços desportivos (Clube oriental de Lisboa)
- Lar de idosos;
- Conjunto industrial desativado, com interesse a requalificar;
- Palácio da Mitra
- Teatro amador
- Unidade de saúde
- Conjunto Habitacional
- Antiga fábrica de borracha

ARTICULAÇÃO:

- Reutilização de edifícios antigos para a instalação de funções que dignifiquem a zona.
- Manter o maior número possível de população residente, efectuar intervenção com capacidade e qualidade para atrair e estabelecer população ;
- Implementar hierarquia nas vias e articulação destas com o peão; Revitalização cultural;
- Controlo das dinâmicas funcionais a implementar, com o objectivo de impedir qualquer forma de exclusão dos núcleos existentes, e evitar descaracterização dos atributos básicos e históricos da zona: Criar parque habitacional, tipos de comércio e outras actividades que possam valorizar e promover multifuncionalidades à zona.
- Reabilitar, qualificar e melhorar os espaços públicos, e propor novos.
- Fazer uso dos vazios urbanos ainda existentes para a construção de equipamentos sociais ou espaços públicos de permanência;
- Propor alterações e transformações para espaços públicos (perfis de ruas, calçadas e zonas pedonais , zonas verdes , mobiliário urbano)
- Estrutura viária compatível com a estrutura física da população urbana e actividades económicas, organizando estacionamento ao longo das ruas;
- Reabilitar, qualificar e melhorar os espaços públicos, e propor novos.
- Implementar hierarquia nas vias e articulação destas com o peão; Revitalização cultural;
- Manter o existente e promover a instalação de novas actividades de revitalização na área, ou seja, de natureza cultural e de lazer.
- Fazer um levantamento das carências e necessidades de equipamentos sociais colectivos e locais públicos de permanência;

PRINCIPIOS ESTRUTURANTES E JÁ EXISTENTES:

- Edifício existente capaz de integrar nova proposta;
- Edifício passível de demolição
- Criação de novo parque habitacional
- Possibilidade de nova construção
- Cota mais elevada, ponto de vista;
- Qualificar percurso pedestre
- Diminuir a densidade do tráfego
- Centro Cultural
- possibilidade de qualificar arruamentos existentes
- Resolução do nó viário e integração da área em núcleo urbano
- Edifício existente capaz de integrar nova proposta;
- Requalificar zonas de permanência
- Edifício existente capaz de integrar nova proposta;
- Criar novo núcleo através da recuperação de antiga faixa viária;
- Recuperar antigo alinhamento, criar percurso pedestre;
- Recuperar praças e jardins;
- Criar novo conjunto edificado que se relacione com a estrutura de alinhamentos de toda a zona; Recuperar antiga faixa viária;

A INTERVENÇÃO:

- Nova construção;
- Percurso verde a integrar nova proposta;
- Qualificar a proposta através de implementação de estacionamentos ;
- Aproveitar as diferenças de cotas através da criação de percursos pedestres qualificados;
- Desafogar a frente ribeirinha com a criação de zona de parque urbano;
- Estacionamento coberto, com frente comercial e aproveitamento deste à cota de rua por forma a criar uma praça miradouro.
- alinhamento da nova proposta com edificado pre existente.
- Diminuição de faixas na avenida D. Infante. diminuir a velocidade do tráfego.
- aproveitamento de arruamentos existentes, criação de novos percursos para o peão;
- implementar zonas verdes de qualidade;

EDIFÍCIOS DEVOLUTOS:



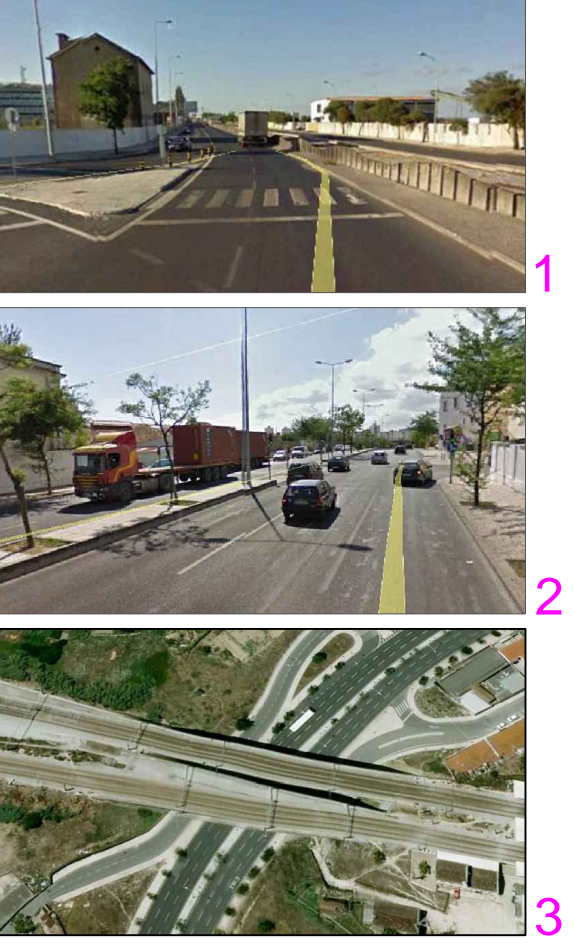
BARREIRAS:



SEGREGADOS URBANOS:



BARREIRAS VIÁRIAS:



NÚCLEOS HABITACIONAIS:



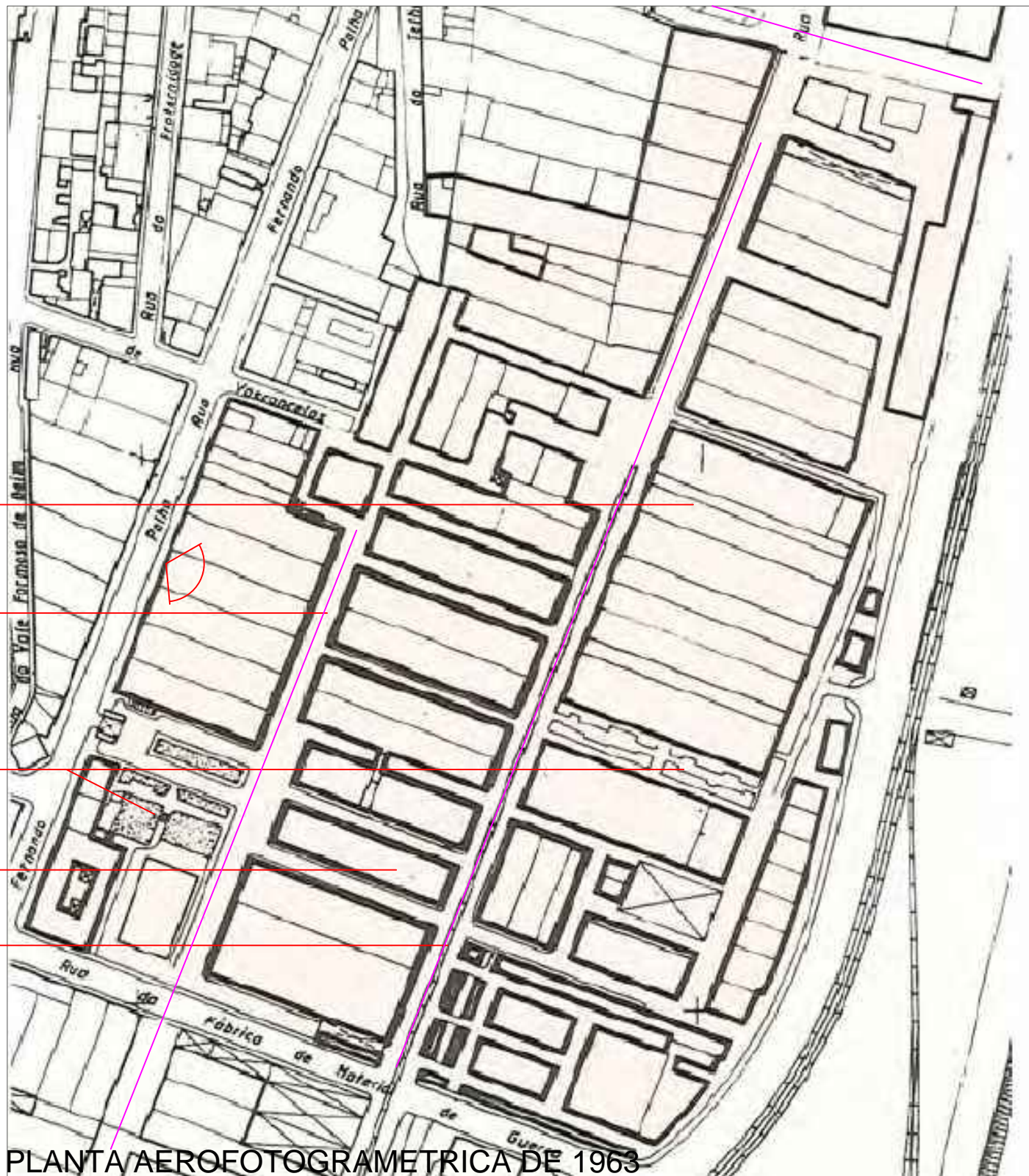
EDIFÍCIOS EXCEPCIONAIS:



ZONAS DE PERMANÊNCIA:



VAZIOS A INTERVIR:



PLANTA/AEROFOTOGRAMÉTRICA DE 1963



VOLUMETRIAS ACTUAIS

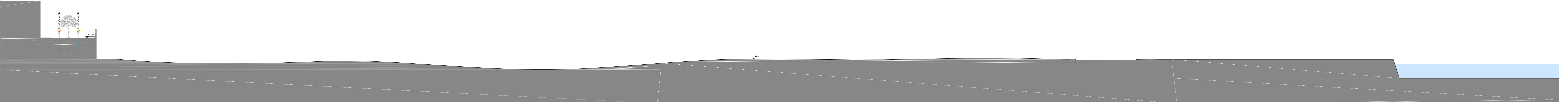
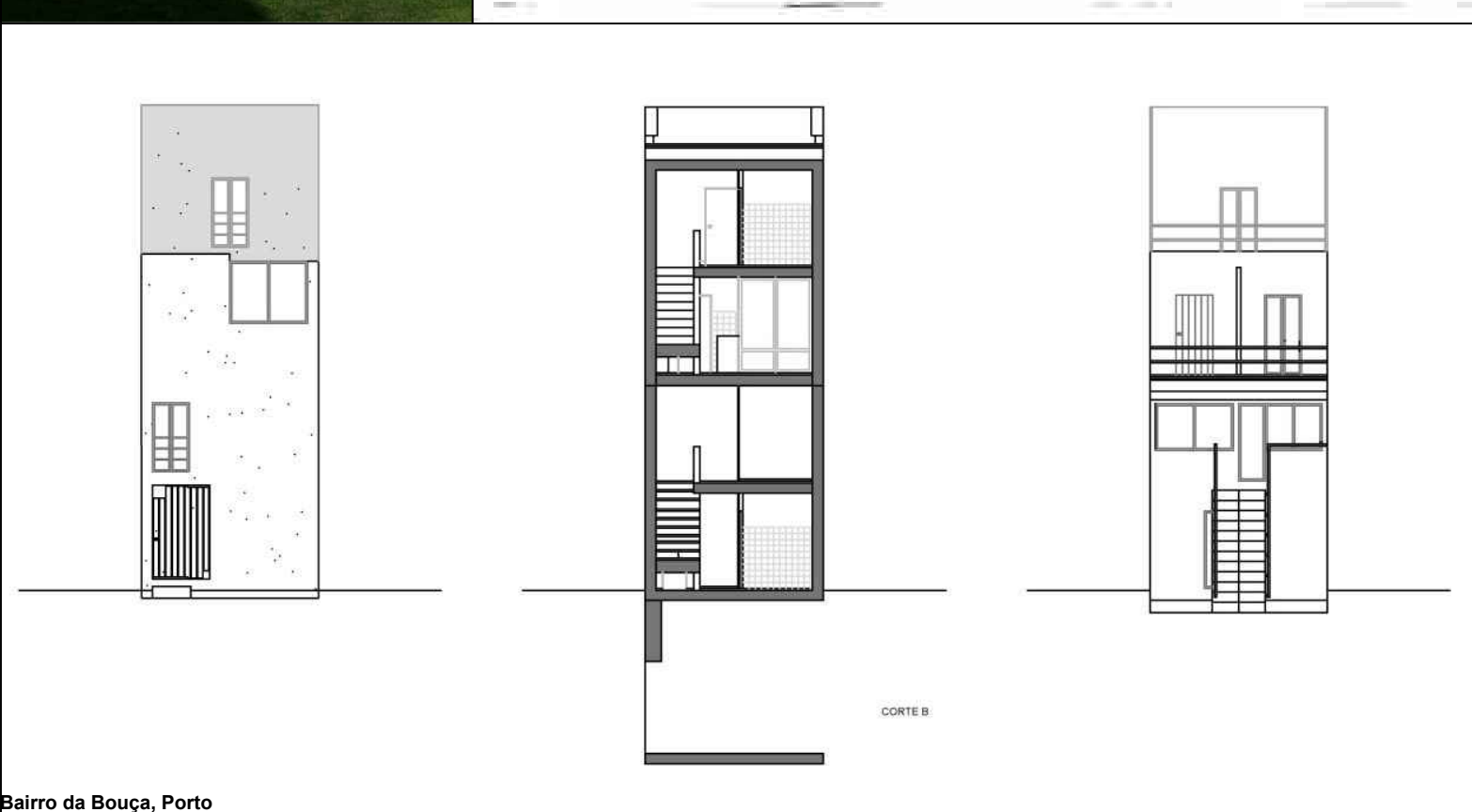
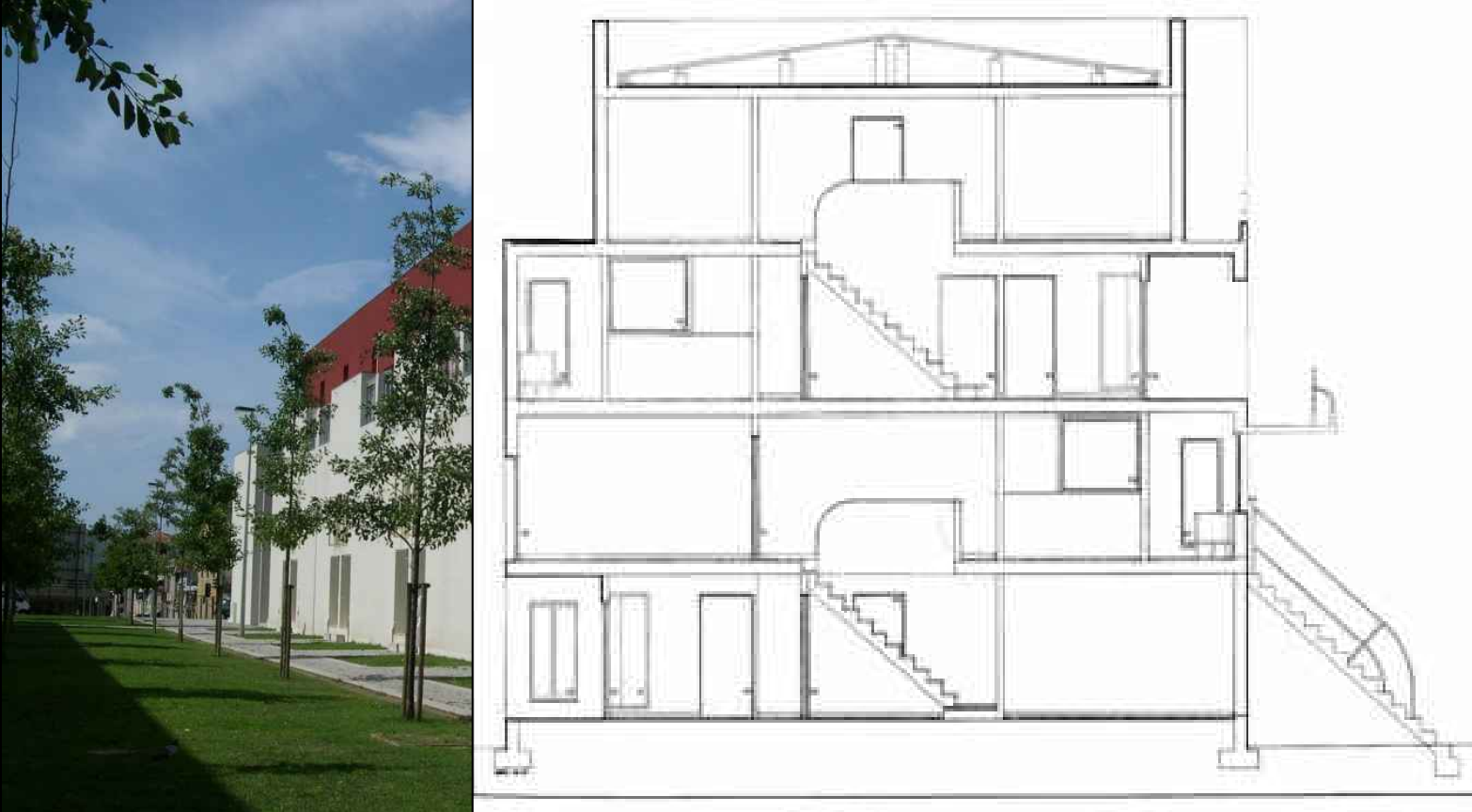
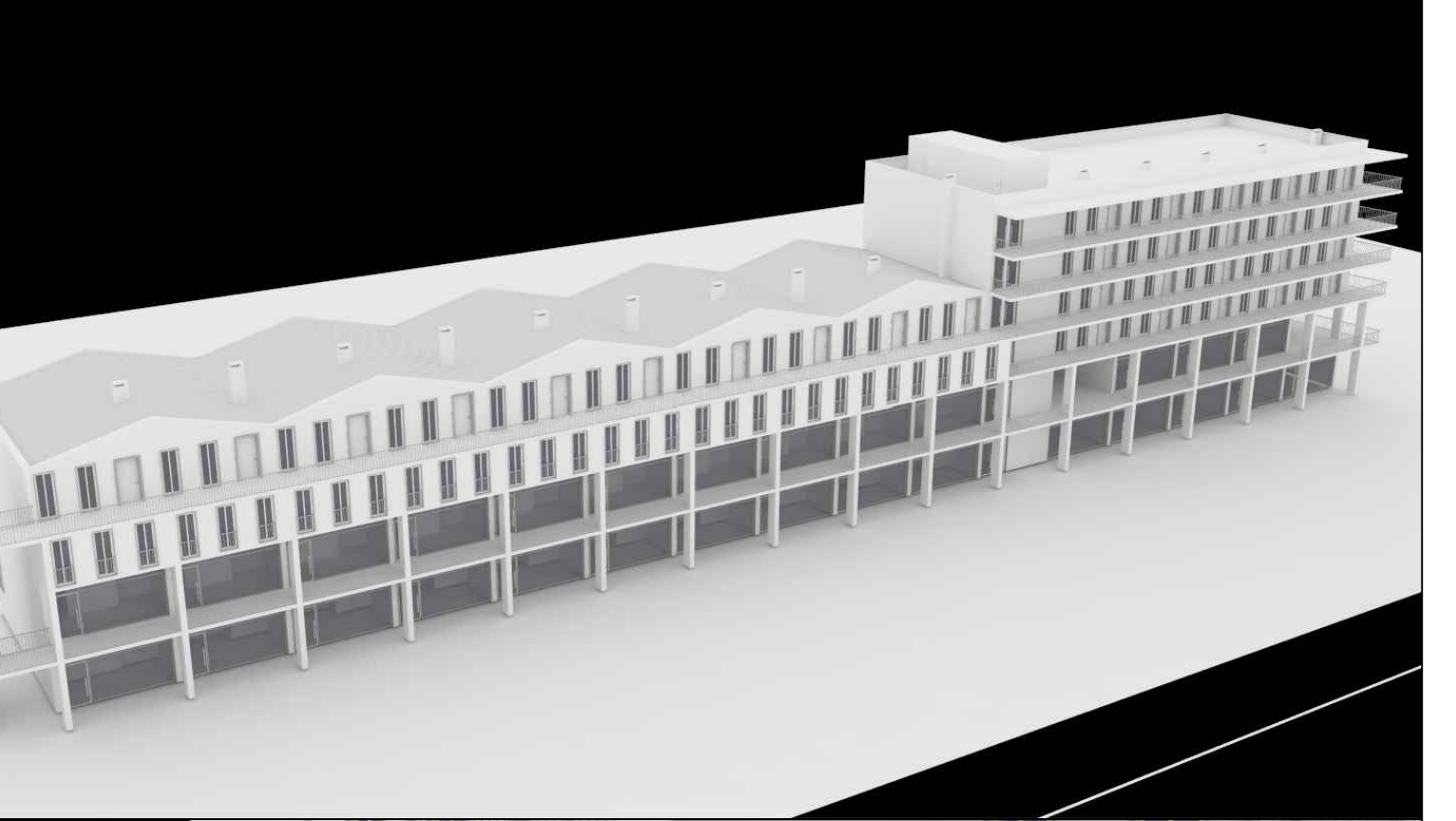
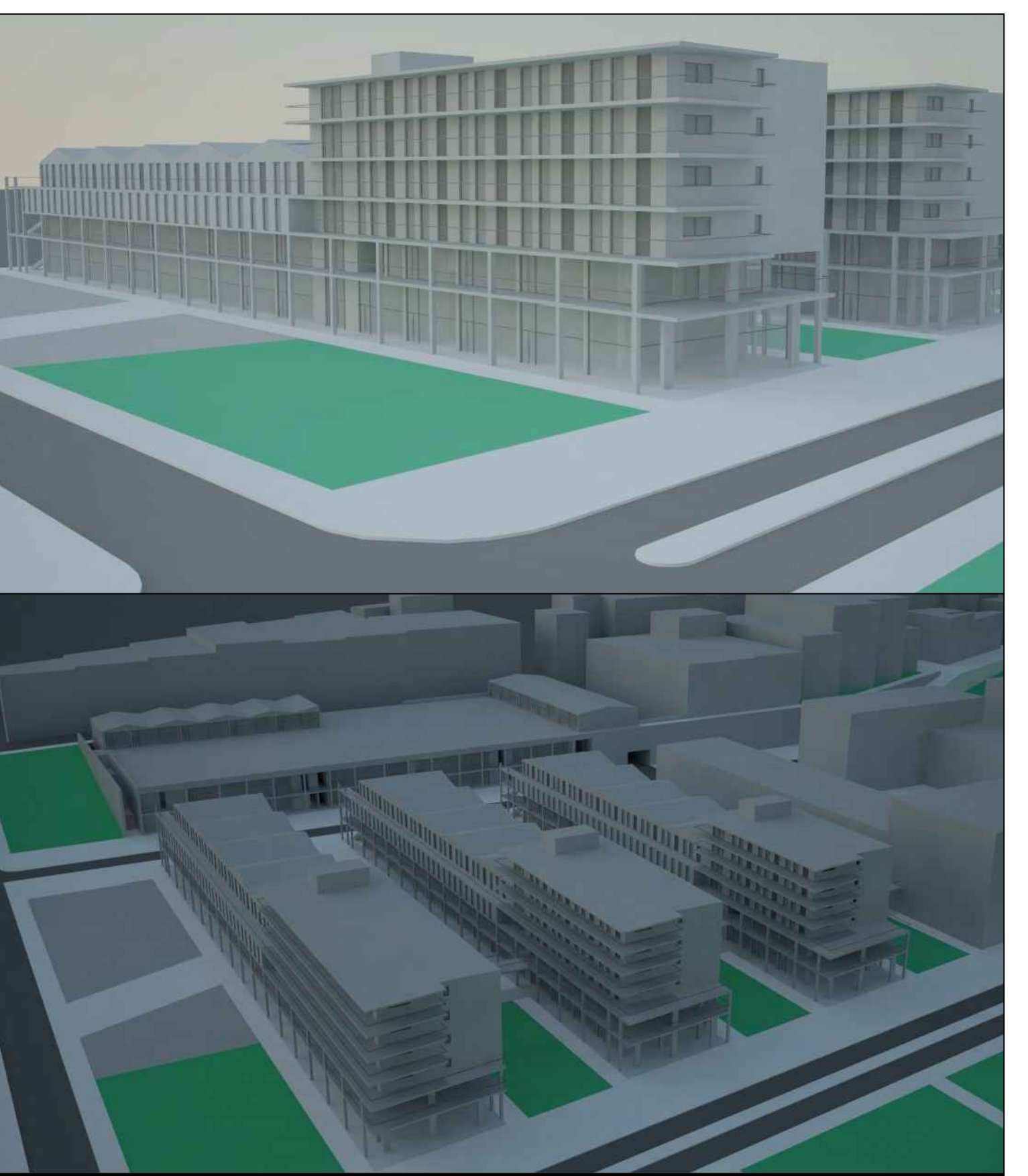
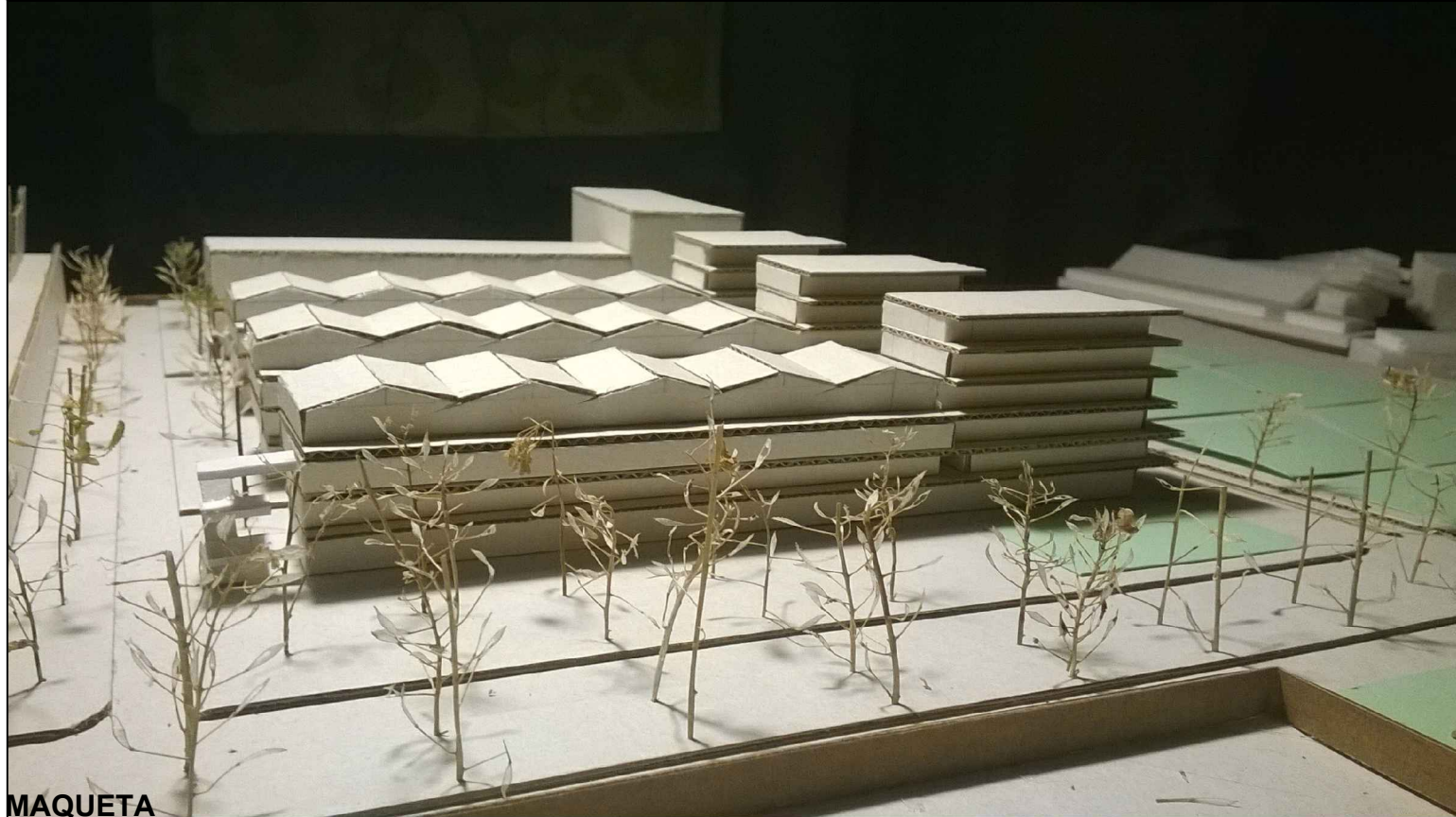
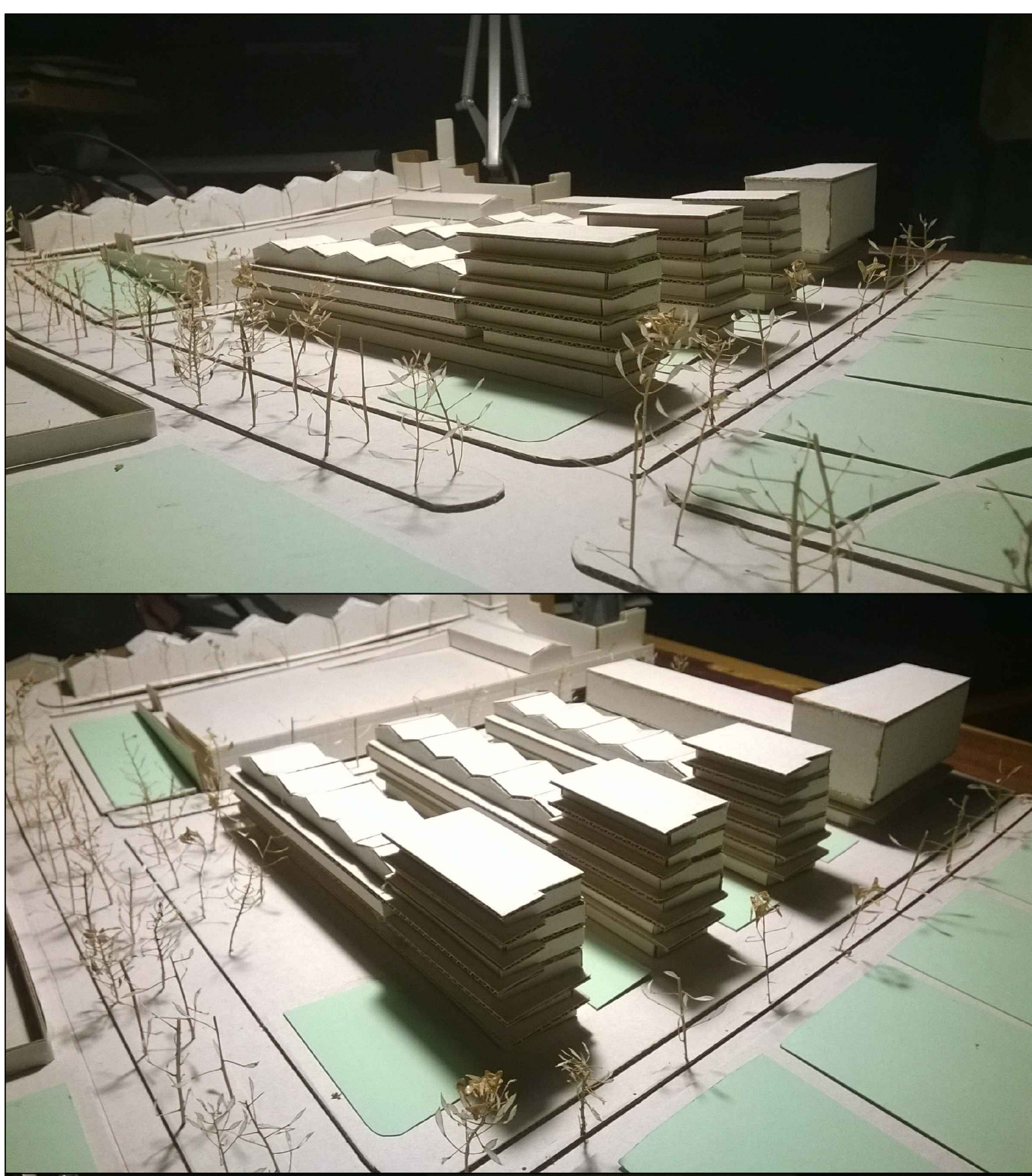
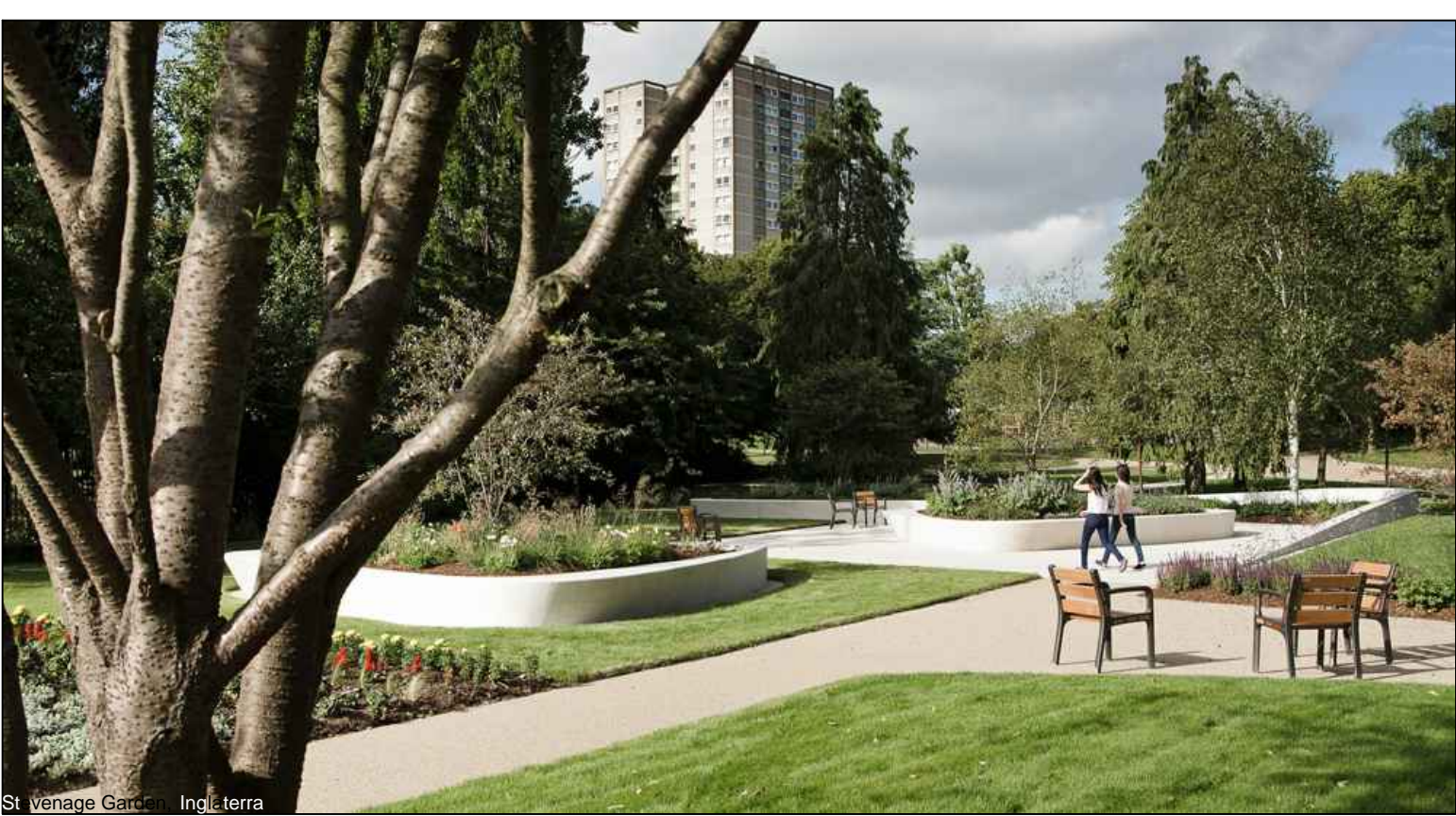
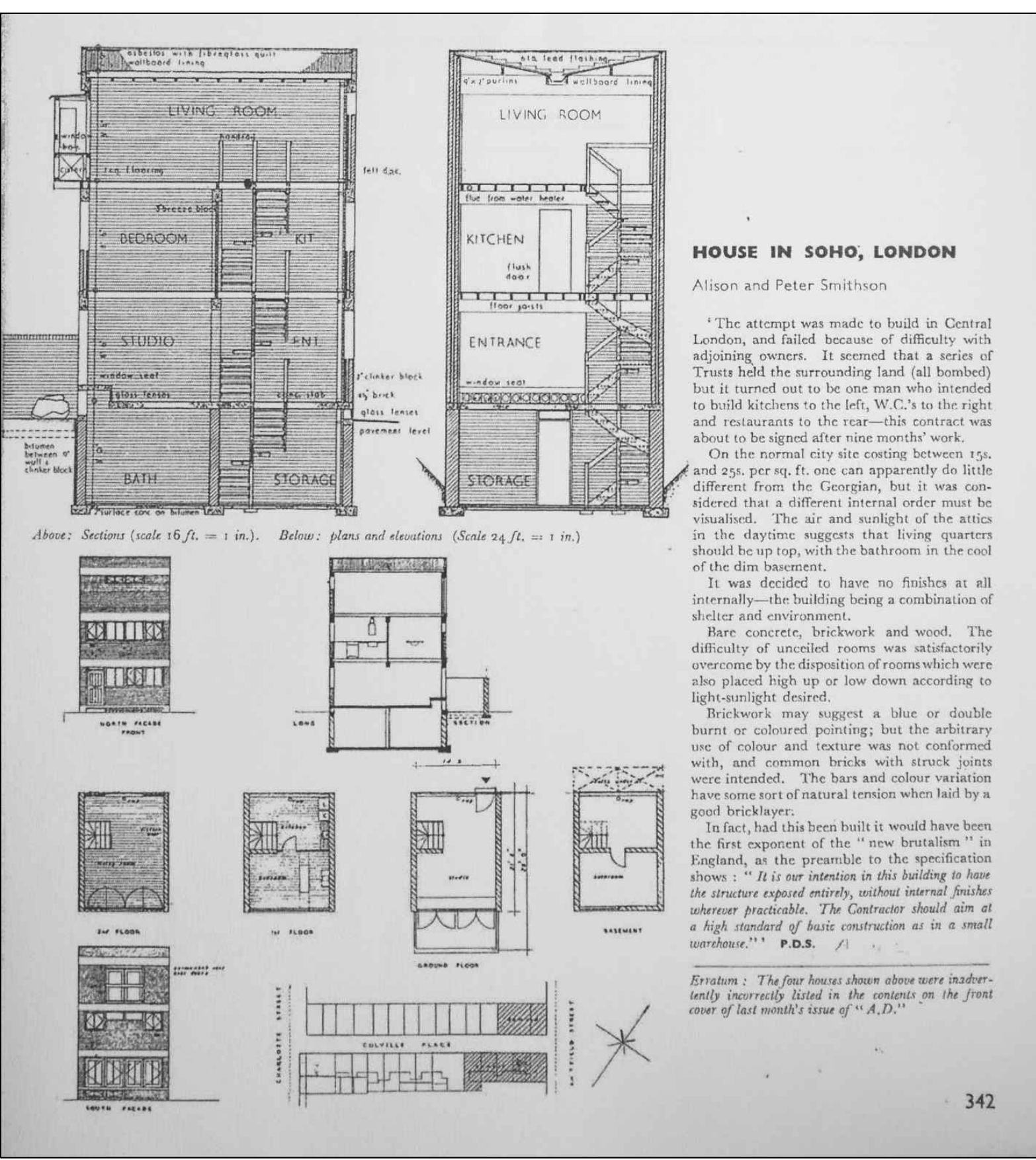


NOVAS VOLUMETRIAS



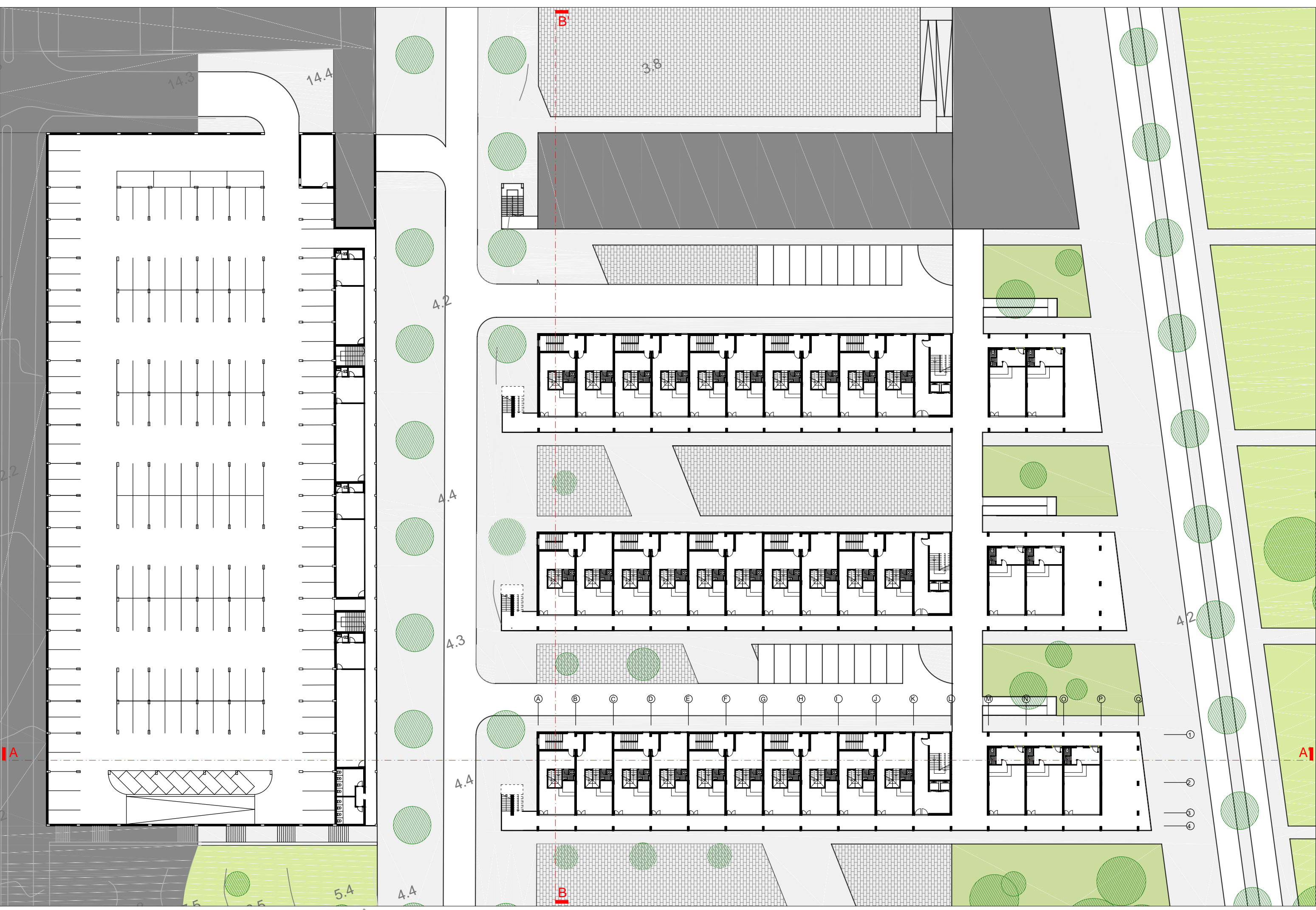
LEGENDA:

- EDIFÍCIOS PÚBLICOS DE INTERESSE
- EDIFÍCIOS COM INTERESSE A REQUALIFICAR
- EDIFÍCIOS EM RUÍNA
- NOVOS ACESSOS
- OBSTÁCULOS À FUNCIONALIDADE E USO DA CIDADE
- ALINHAMENTOS
- PARQUE HABITACIONAL
- SEGREGADOS DA ENVOLVENTE
- EDIFICADO DE CARACTERÍSTICAS EQUIVALENTES
- NÚCLEO EXISTENTE A REQUALIFICAR
- ÁREAS SEGREGADAS A INTEGRAR NO PLANO
- NÚCLEO HISTÓRICO
- ESQUEMA DE TRANSIÇÕES
- NÚCLEO PROPOSTO
- BECO

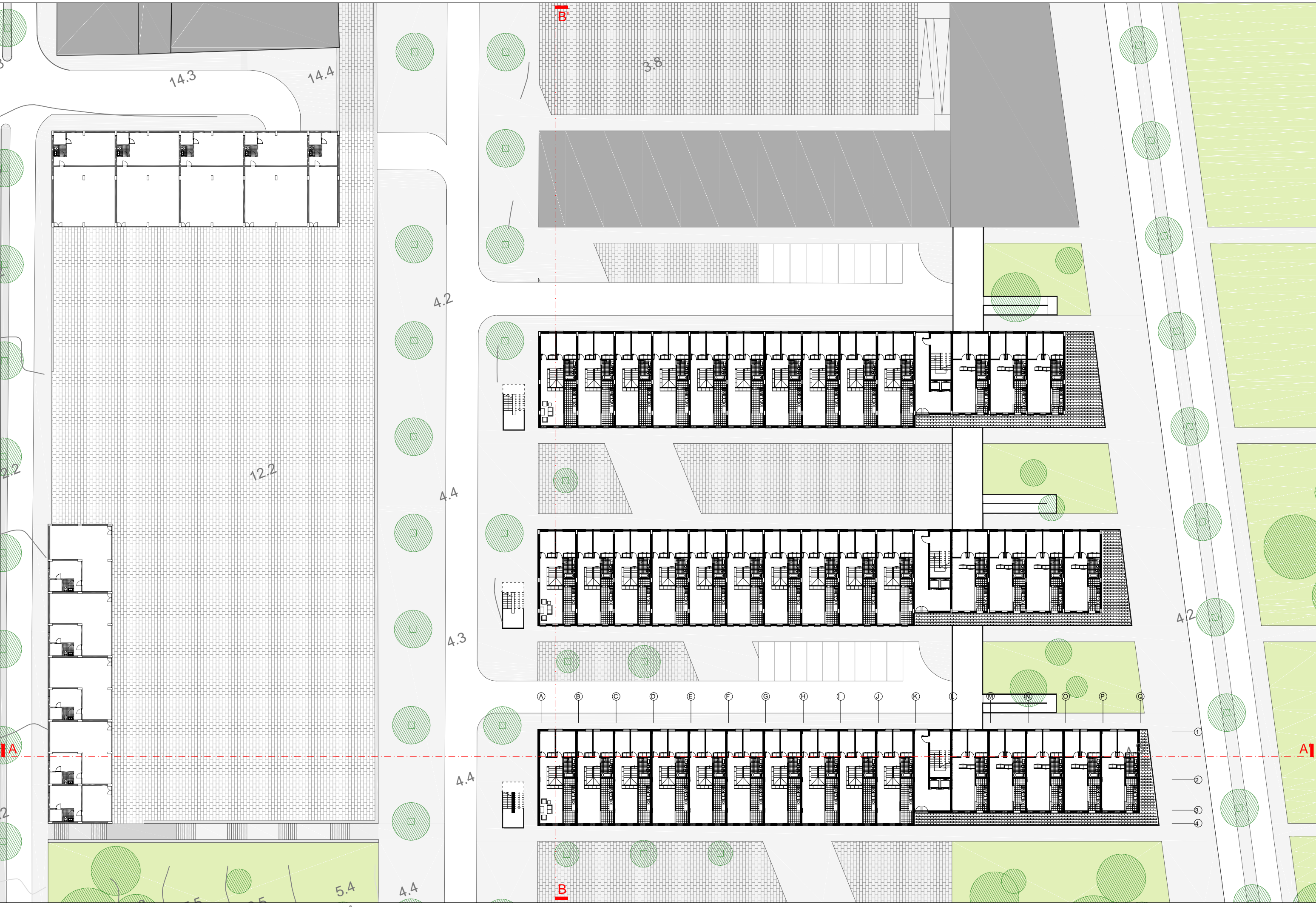




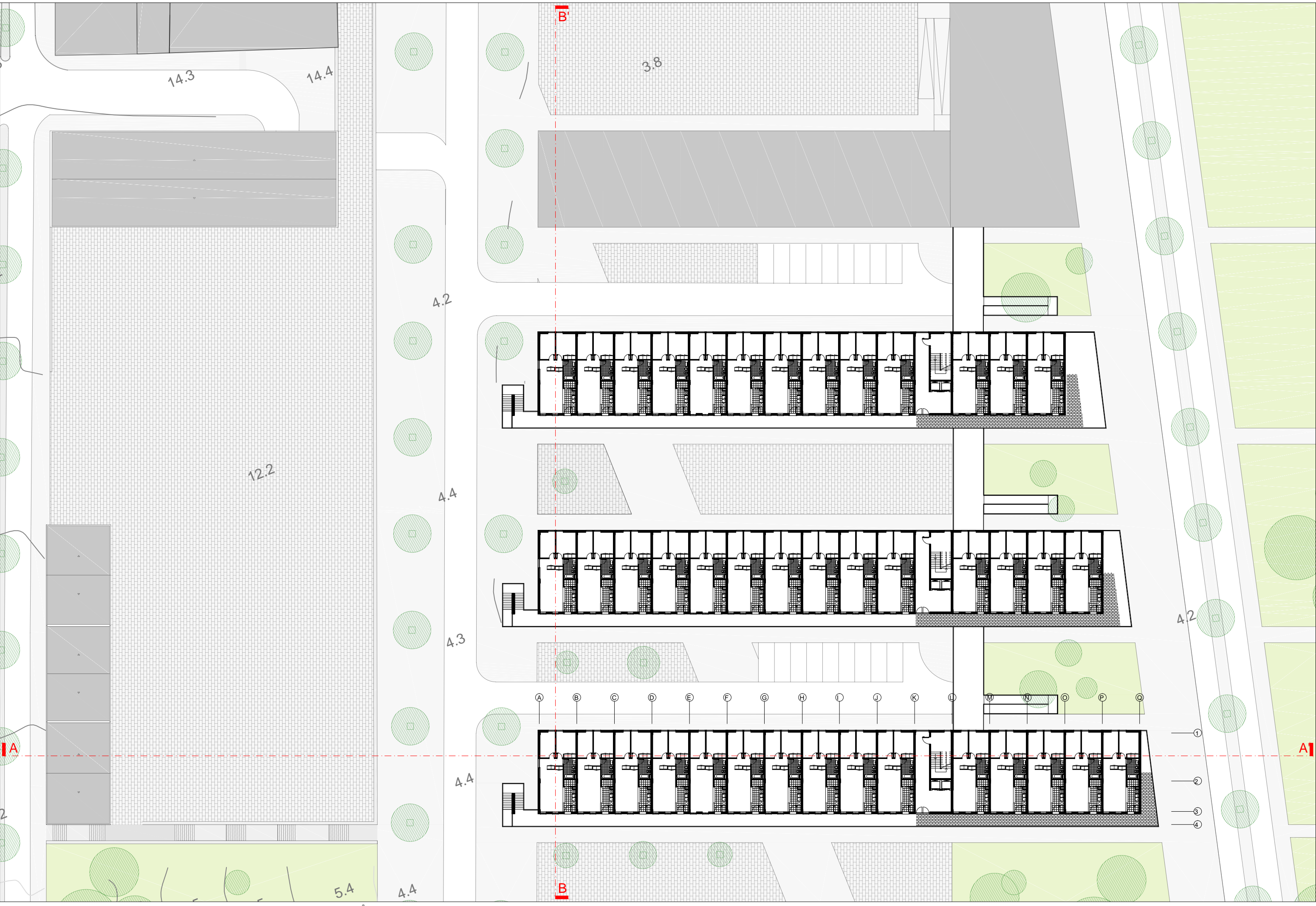
PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 0_ (COTA 4.44)_ 1/500



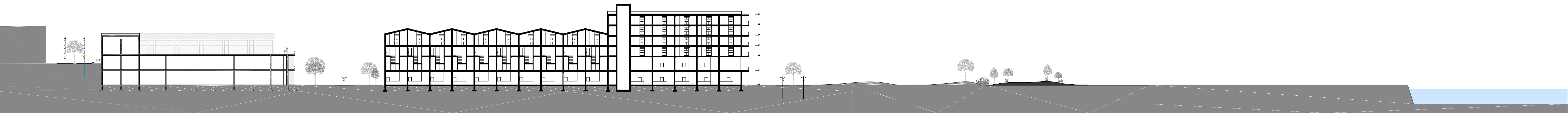
PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 1_ (COTA 8.24)_ 1/500



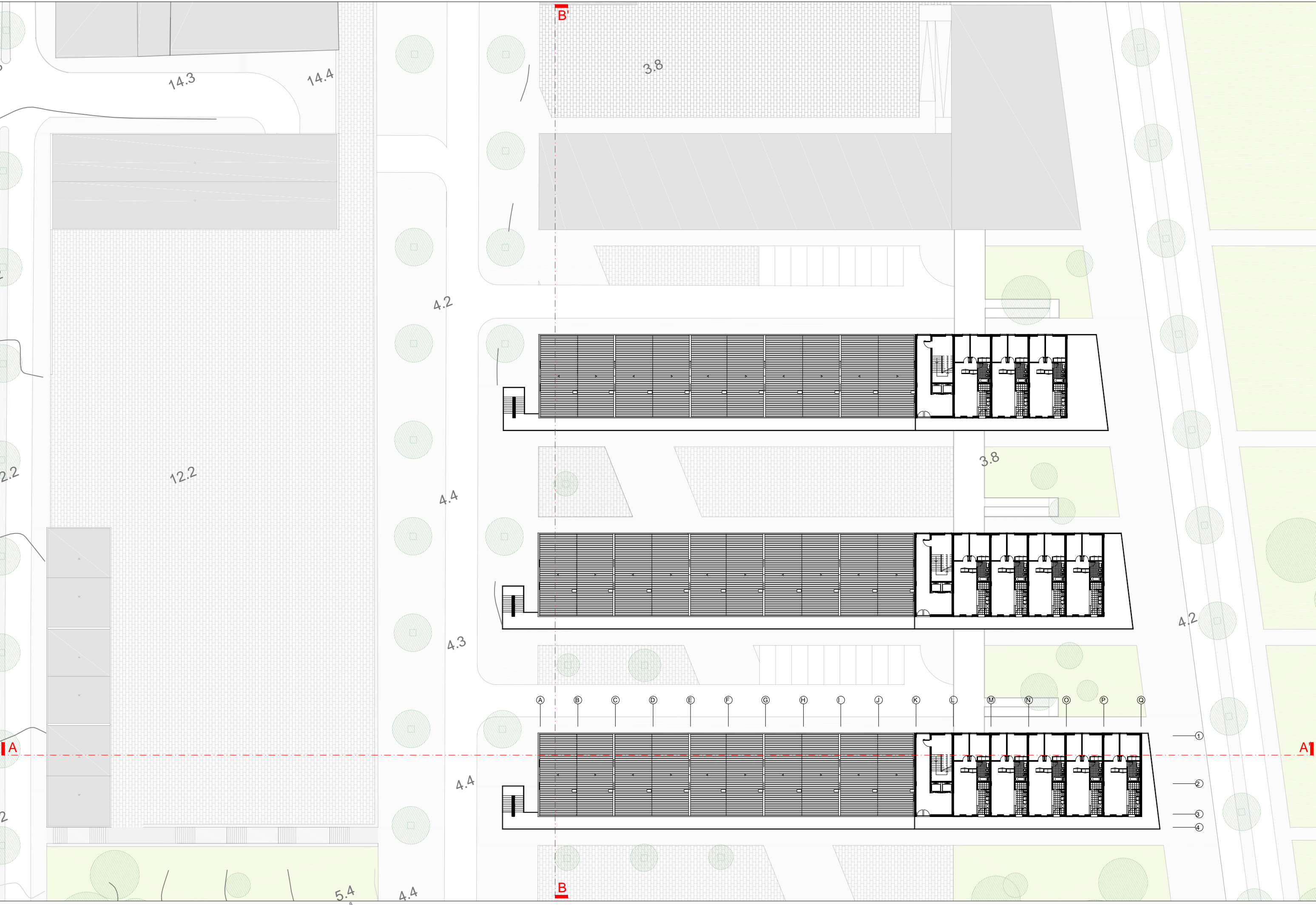
PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 2_ (COTA 11.96)_ 1/500



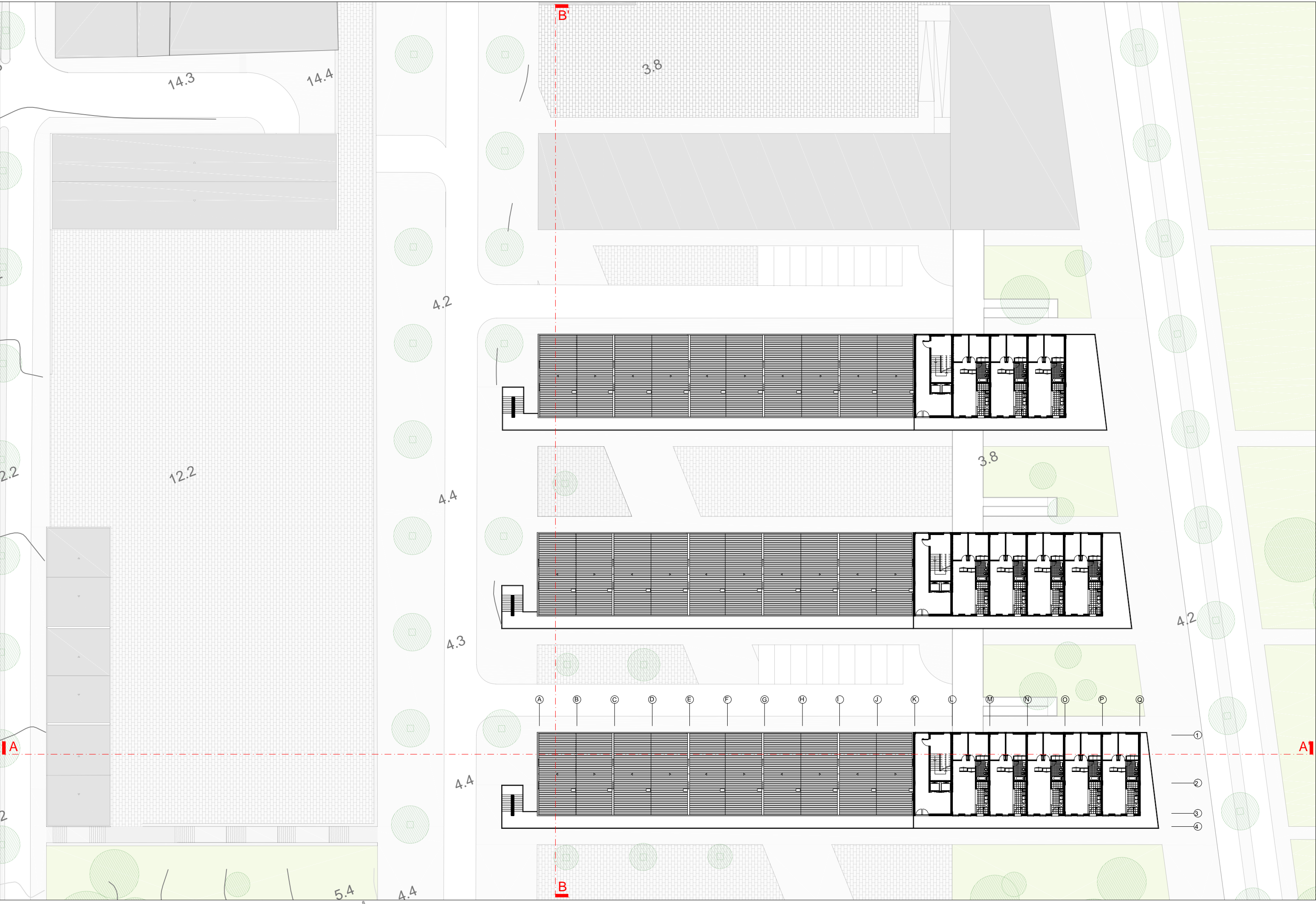
PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 3_ (COTA 14.44)_ 1/500



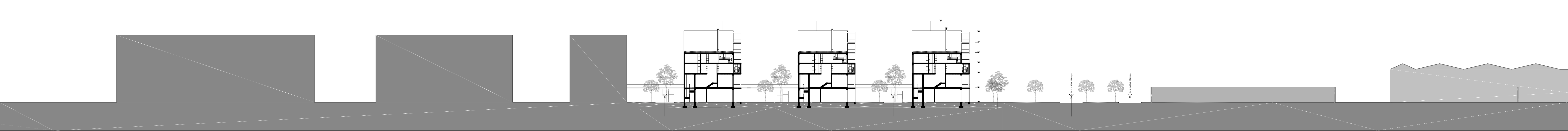
CORTE A A'_ 1/500



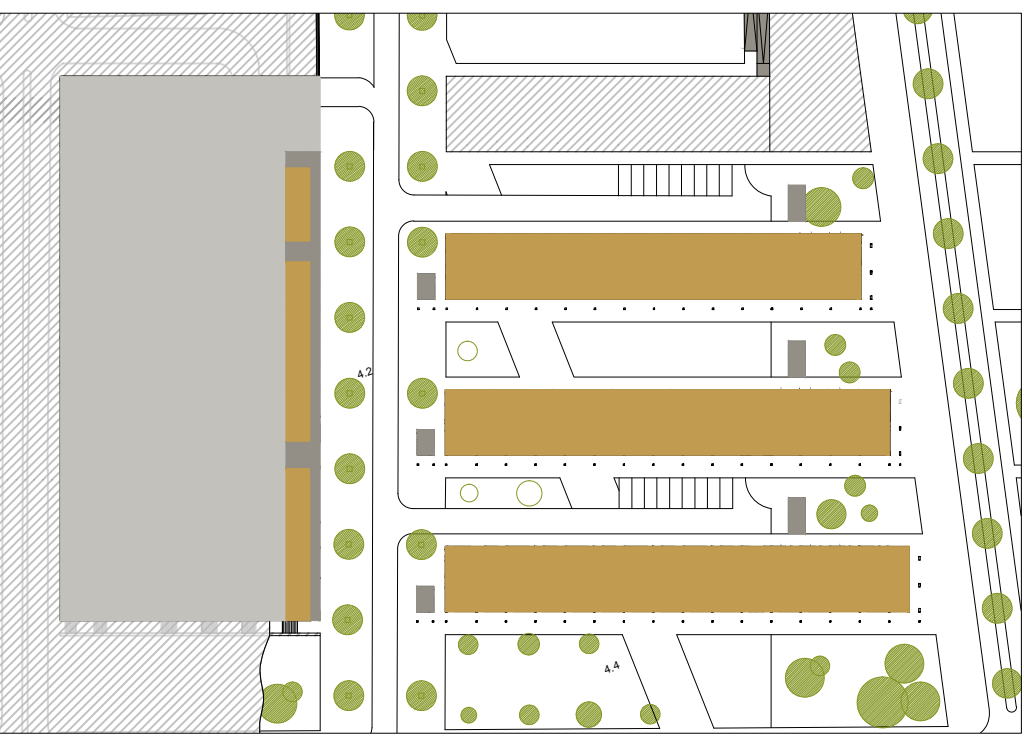
PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 4_ (COTA 17.44)_ 1/500



PLANTAS CONJUNTO_NIVEL 5_ (COTA 20.45)_ 1/500



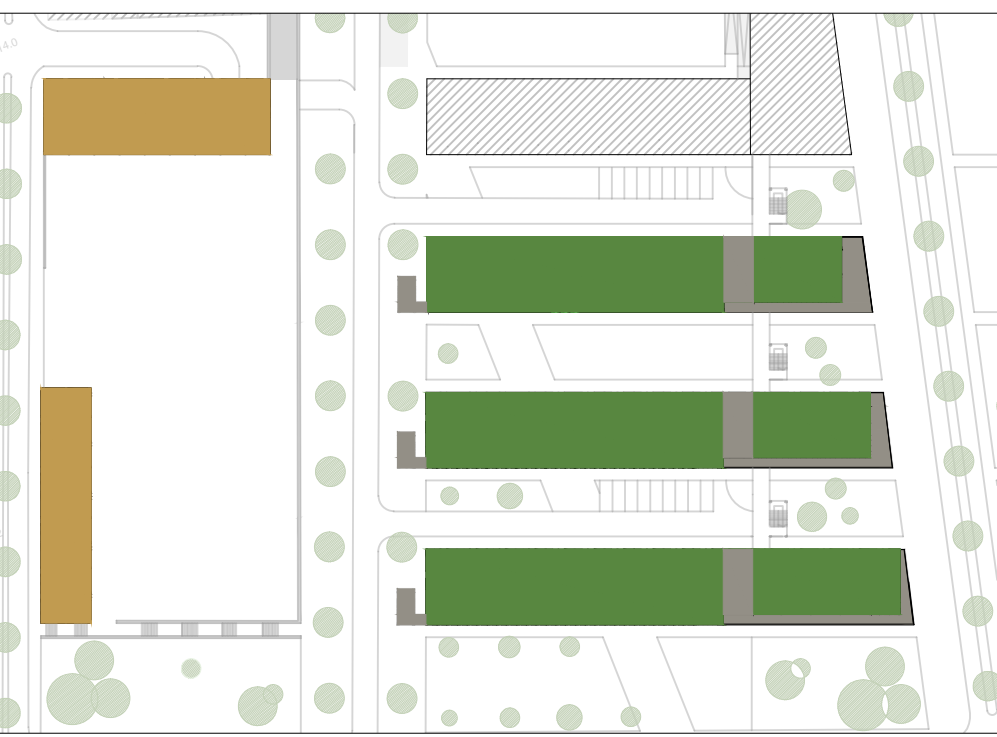
CORTE B B'_ 1/500



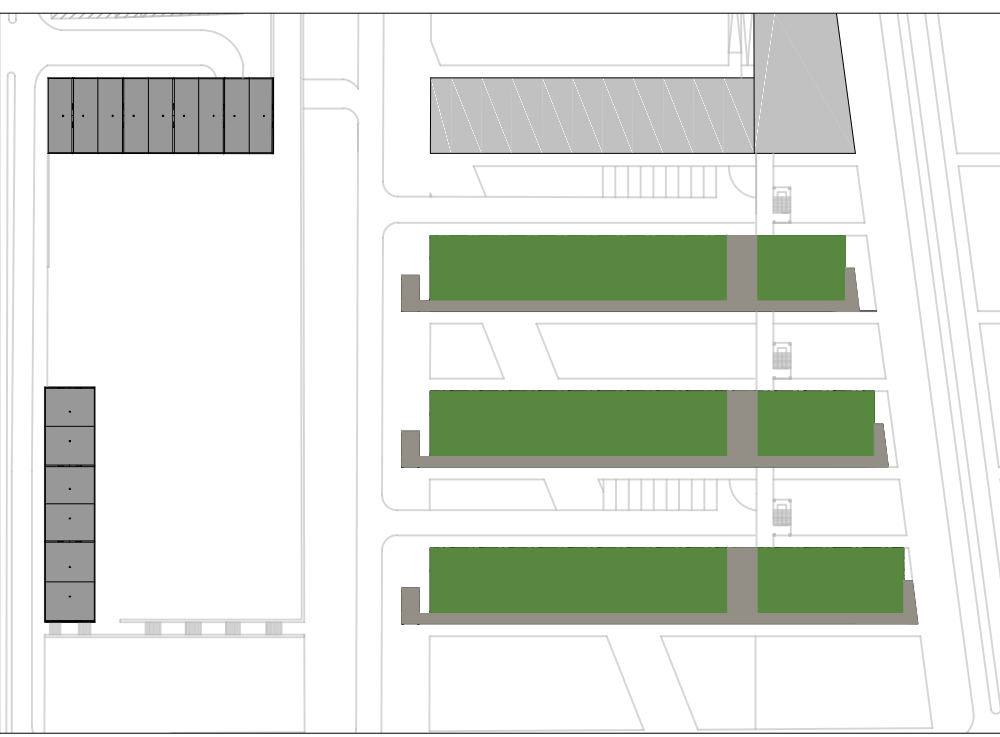
PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL 0



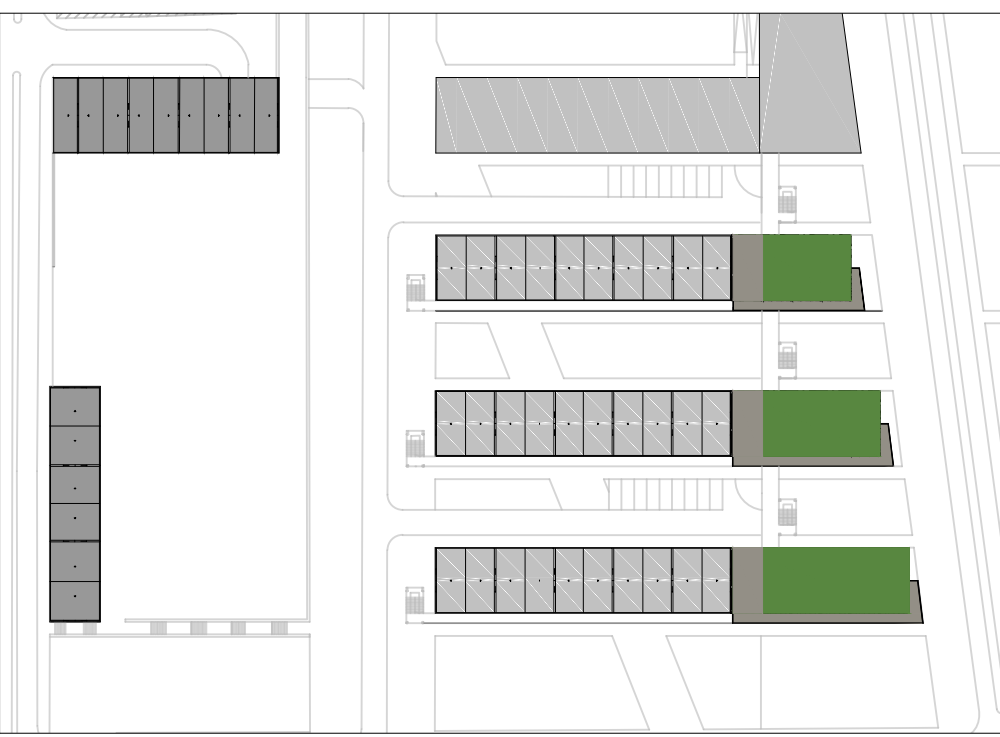
PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL 1



PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL 2



PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL 3



PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL_4



PLANTAS ESQUEMÁTICA_NIVEL 5

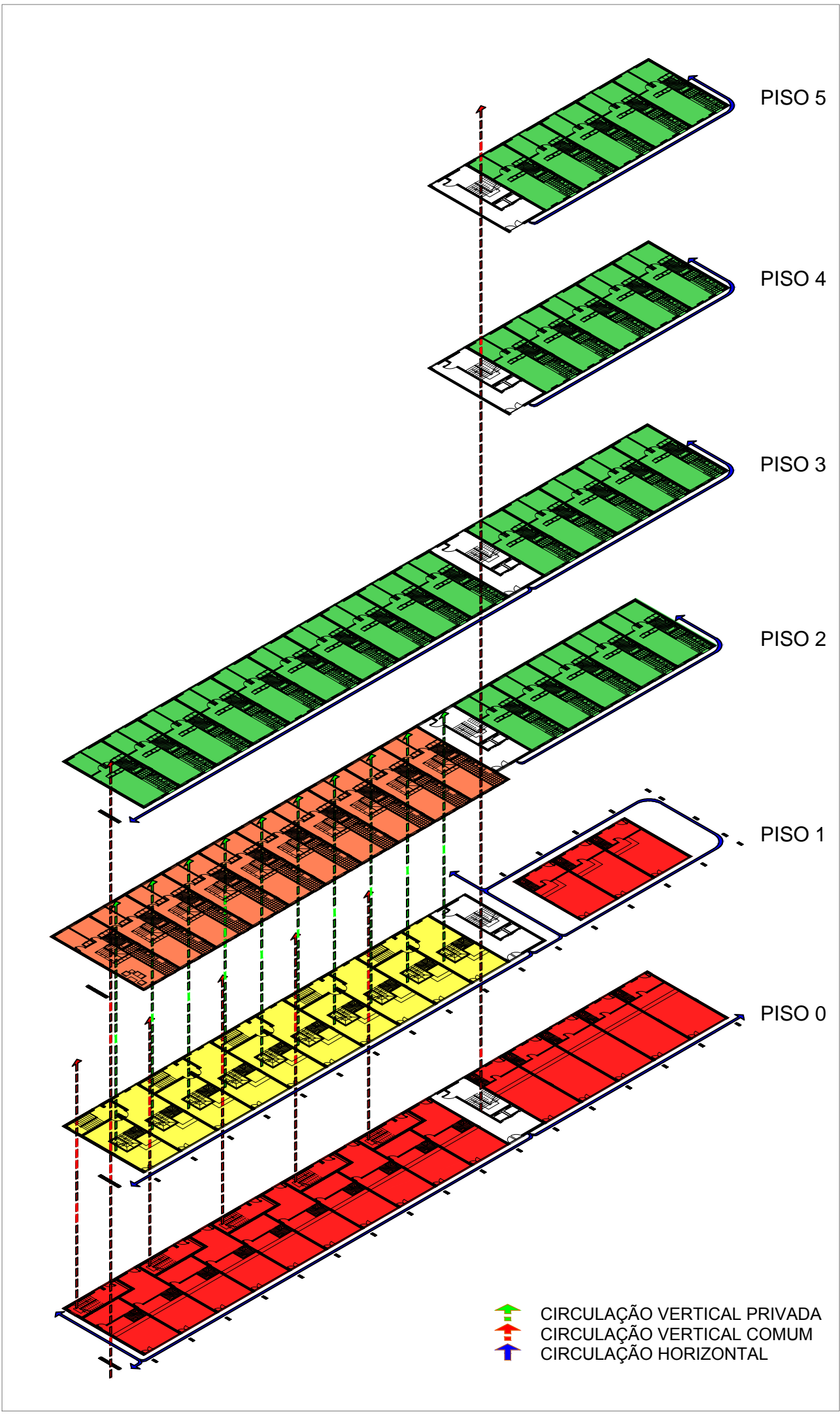
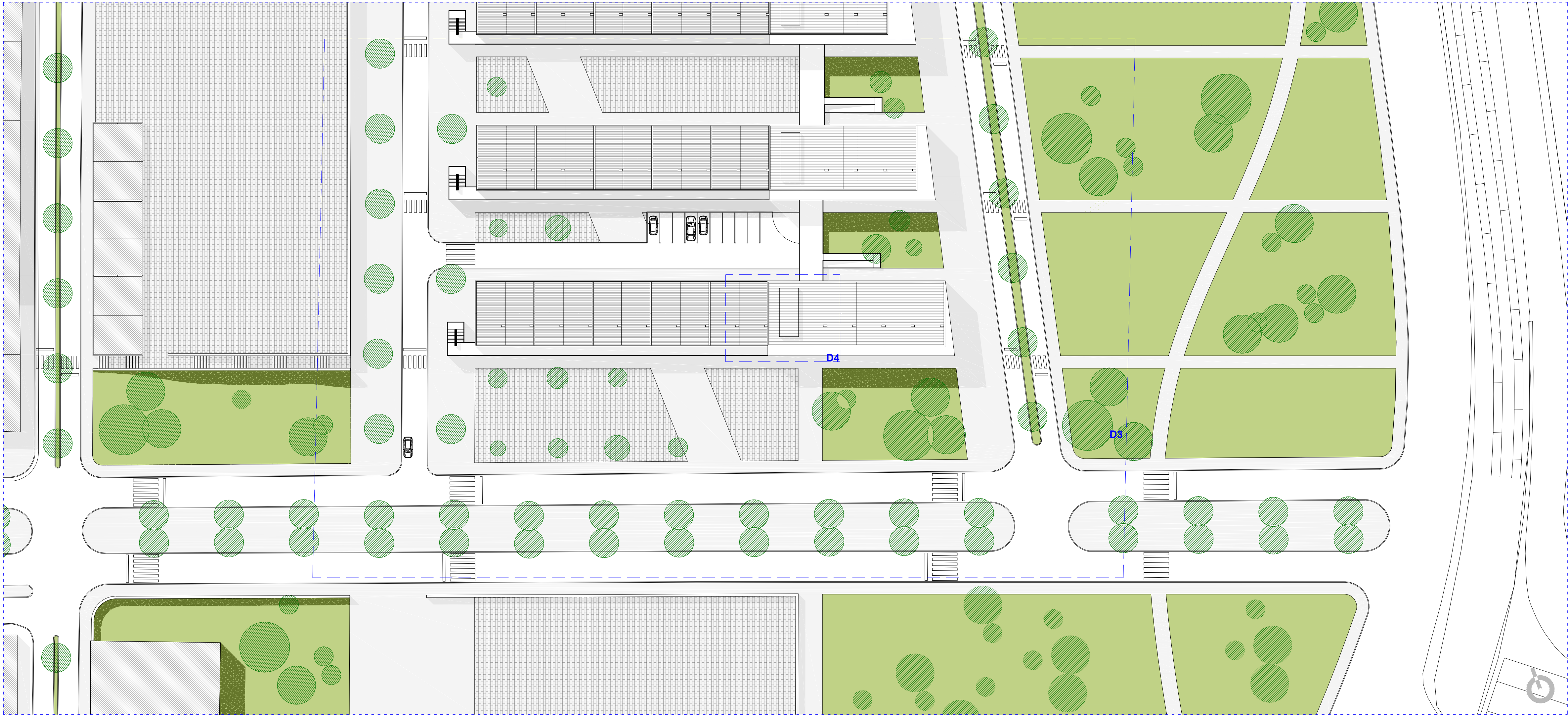


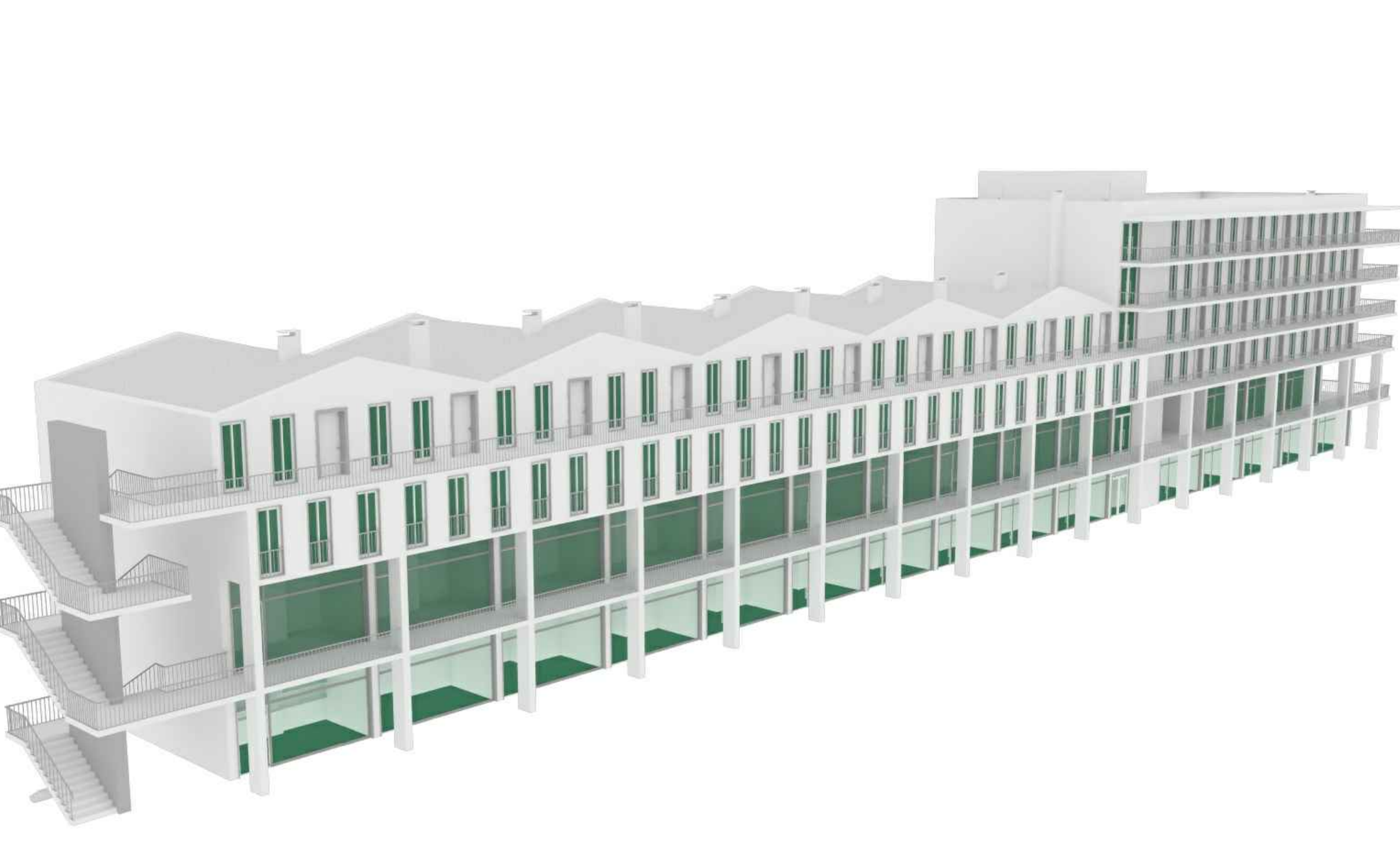
DIAGRAMA DE ACESSOS



D2 PLANTA DE IMPLANTAÇÃO ESC. 1/500

| DEBORA | | | AREAS | | | |
|--------|-------|---------------------------|------------|------------|-----------|------------|
| Ref. | Cod. | Descrição | Q. Espacos | N.º Litres | Area | Area Total |
| A | SO-HO | SOHO | 78 | | | 4918,0m² |
| A.1 | SO | Salão escritorio | 78 | 23,0m² | 1.794,0m² | |
| A.2 | COZ | Cocina | 78 | 7,2m² | 561,6m² | |
| A.3 | AM | Armazem | 78 | 5,8m² | 144,3m² | |
| A.4 | Q.C | Quarto de casal | 78 | 10,0m² | 452,4m² | |
| A.5 | Q.S | Quarto solteiro masculino | 78 | 5,1m² | 850,3m² | |
| A.6 | Q.S | Quarto solteiro feminino | 78 | 5,1m² | 705,9m² | |
| A.7 | Q.S | Acessos externos | 78 | 3,9m² | 354,2m² | |
| B | C-W | Cozinha | 30 | | | 3.789,6m² |
| B.1 | LI | Loja | 30 | 10,7m² | 930,0m² | |
| B.2 | AM | Armazem escritorio | 30 | 22,3m² | 281,5m² | |
| B.3 | AM | Armazem escritorio 2 | 30 | 22,6m² | 678,0m² | |
| B.4 | COZ | Cocina | 30 | 20,7m² | 603,1m² | |
| B.5 | Q.C | Quarto de casal | 30 | 10,0m² | 300,0m² | |
| B.6 | Q.S | Quarto solteiro | 30 | 10,0m² | 300,0m² | |
| B.7 | Q.S | Quarto solteiro masculino | 30 | 5,1m² | 271,6m² | |
| B.8 | Q.S | Quarto solteiro feminino | 30 | 5,1m² | 67,0m² | |
| B.9 | Q.S | Quarto solteiro masculino | 30 | 5,1m² | 174,0m² | |
| B.10 | Q.S | Quarto solteiro feminino | 30 | 5,1m² | 66,6m² | |
| C | CM | Comércio | 44 | | | 5.188,8m² |
| C.1 | LI | Loja | 44 | 37,4m² | 1.645,6m² | |
| C.2 | LI | Loja tipo 1 | 1 | 62,0m² | 62,0m² | |
| C.3 | LI | Loja tipo 2 | 1 | 114,0m² | 114,0m² | |
| C.4 | LI | Armazem loja | 41 | 29,0m² | 1.026,0m² | |
| C.5 | LI-L | Armazem loja tipo 1 | 6 | 17,1m² | 136,8m² | |
| C.6 | LI-L | Deposito loja | 11 | 7,7m² | 85,8m² | |
| C.7 | LI | Armazem loja tipo 2 | 49 | 29,0m² | 142,1m² | |
| D | ACE | Acessos | 18 | | | 5.174,0m² |
| D.1 | V.E | Vertical externo | 18 | 72,0m² | 1.296,0m² | |
| D.2 | V.E | Vertical externo | 24 | 24,0m² | 576,0m² | |
| D.3 | H.P.F | Horizontal público p.1 | 1 | 1.804,0m² | 1.804,0m² | |
| D.4 | H.P.F | Horizontal público p.2 | 1 | 220,0m² | 220,0m² | |
| D.5 | H.P.R | Horizontal privado | 4 | 220,0m² | 880,0m² | |

QUADRO GERAL DE ÁREAS



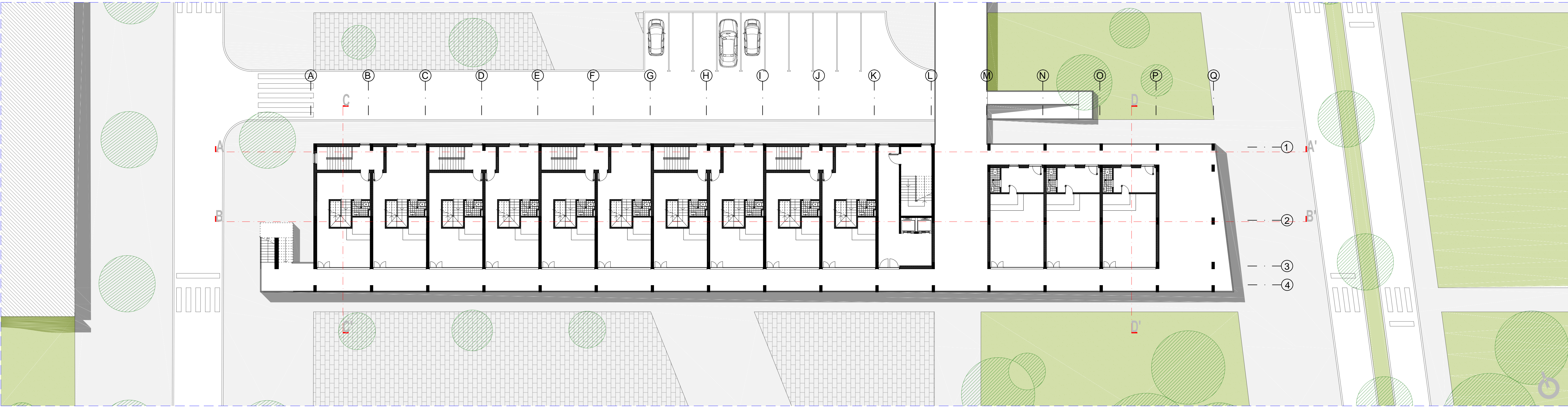
MODELO TRIDIMENSIONAL



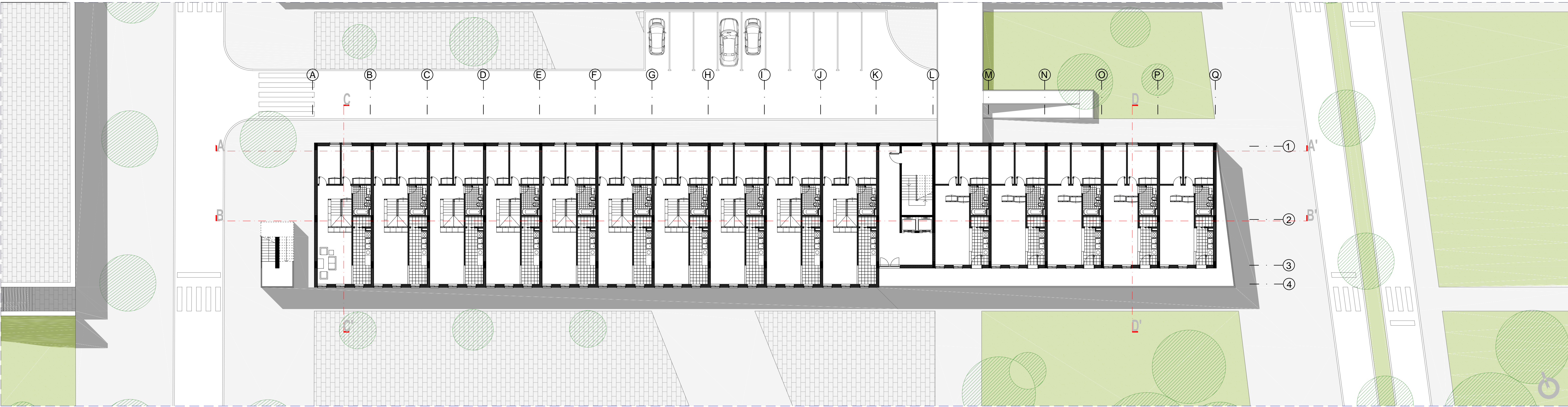
MODELO TRIDIMENSIONAL



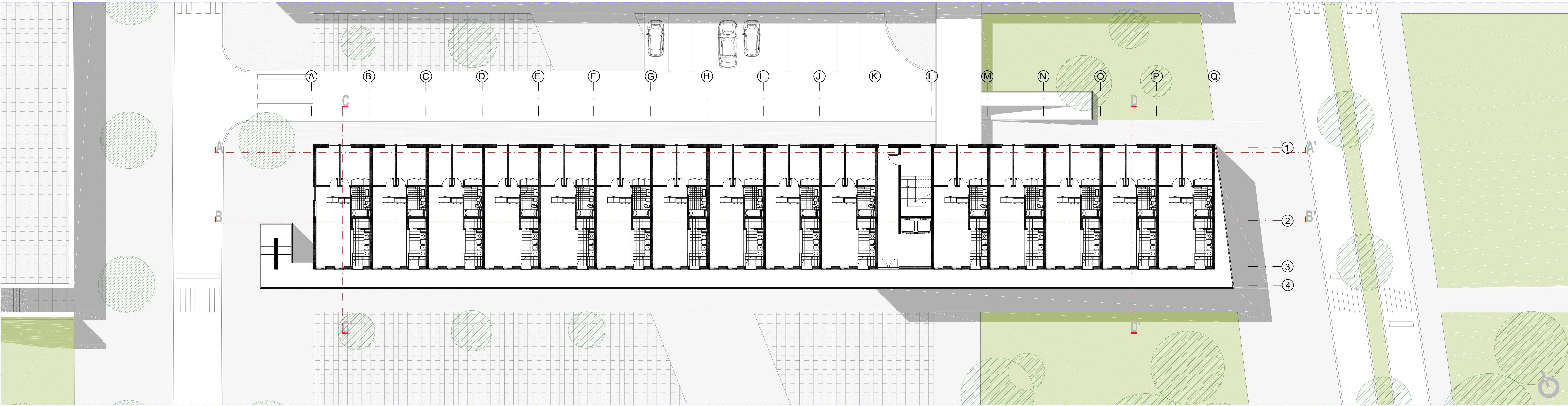
D3 PLANTA PISO 0_ (COTA 4.42)_ ESC. 1/200



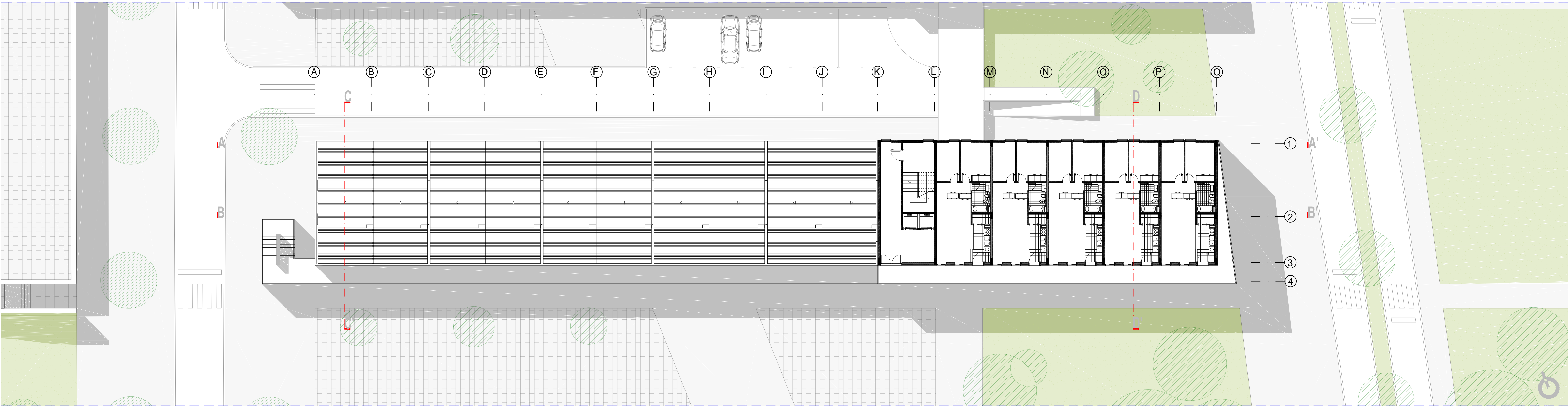
D3 PLANTA PISO 1_ (COTA 8.24)



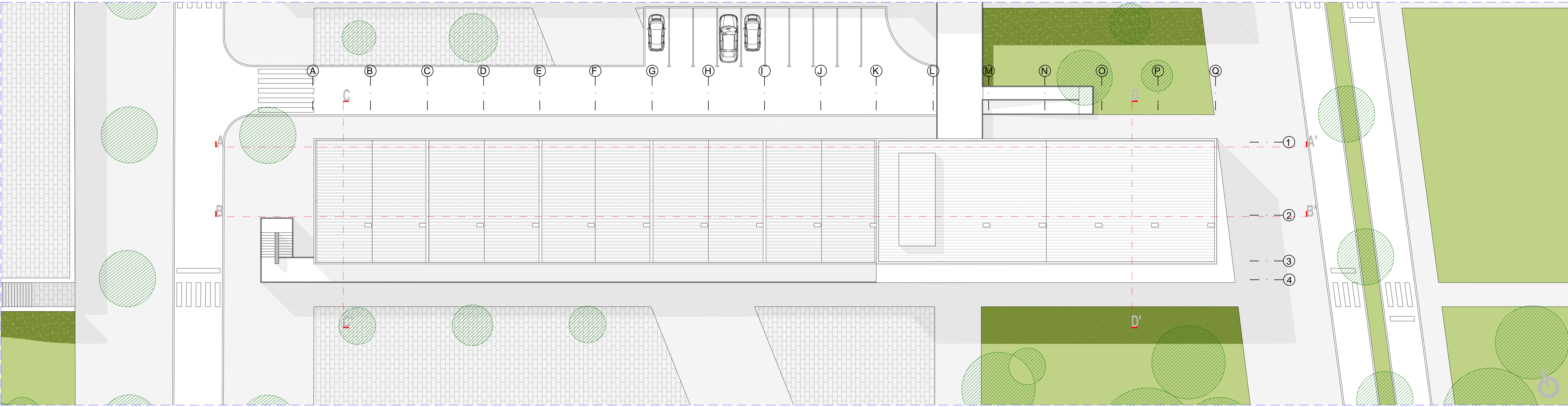
D3 PLANTA PISO 2_ (COTA 11.96)



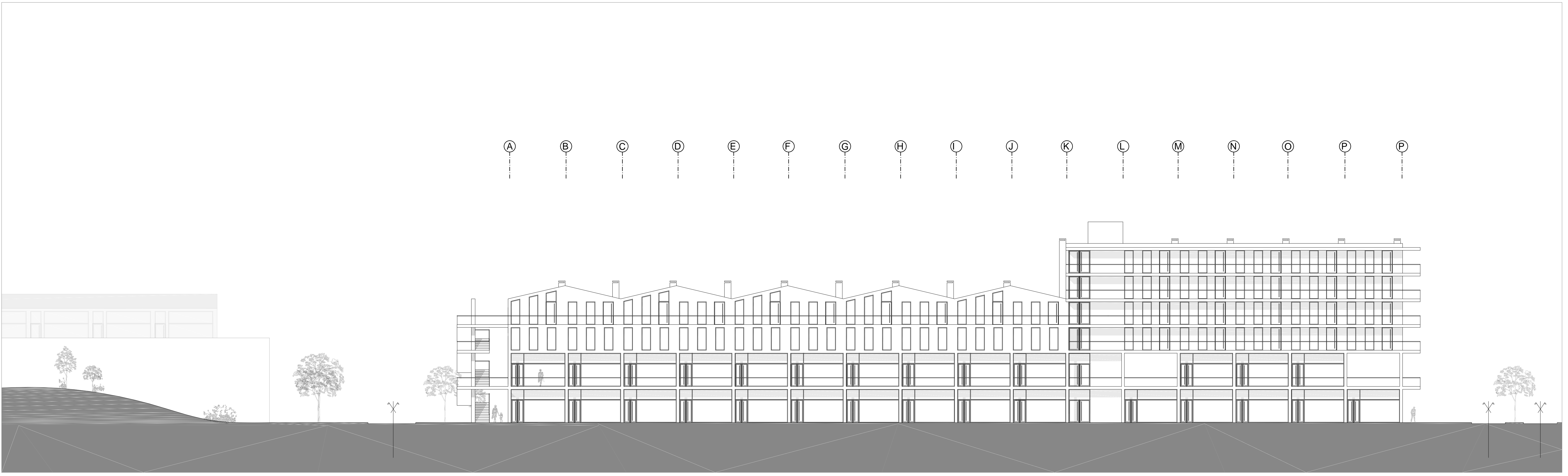
D3 PLANTA PISO 3_ (COTA 14.44)



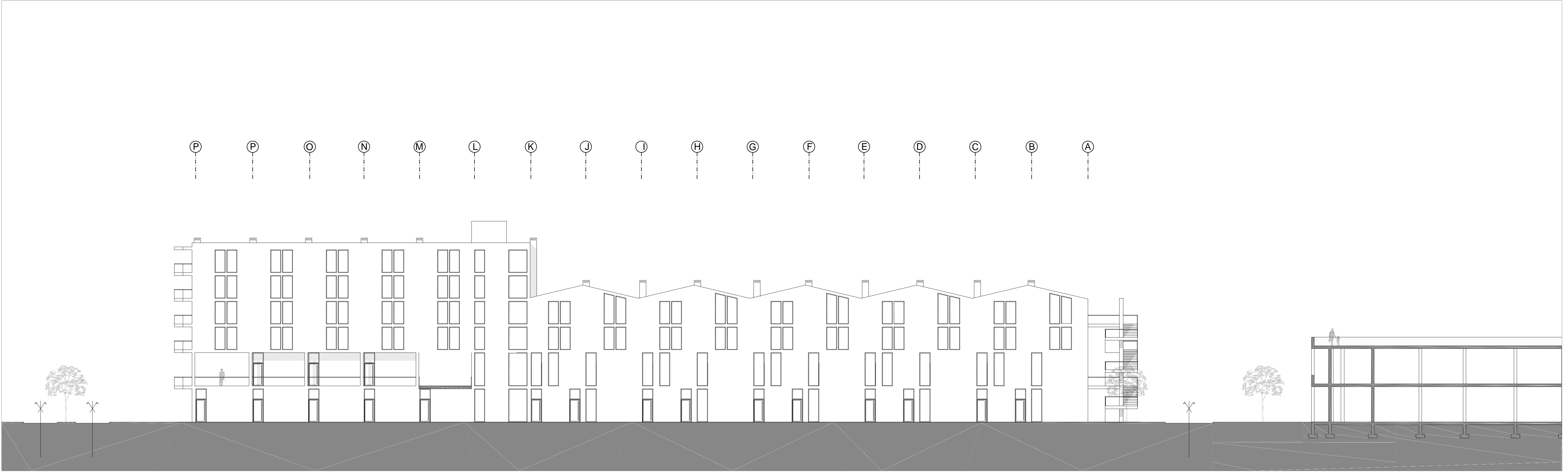
D3 PLANTA PISO 4_ (COTA 17.44) E 5_ (COTA 20.45)



D3 PLANTA DA COBERTURA



ALÇADO SUL



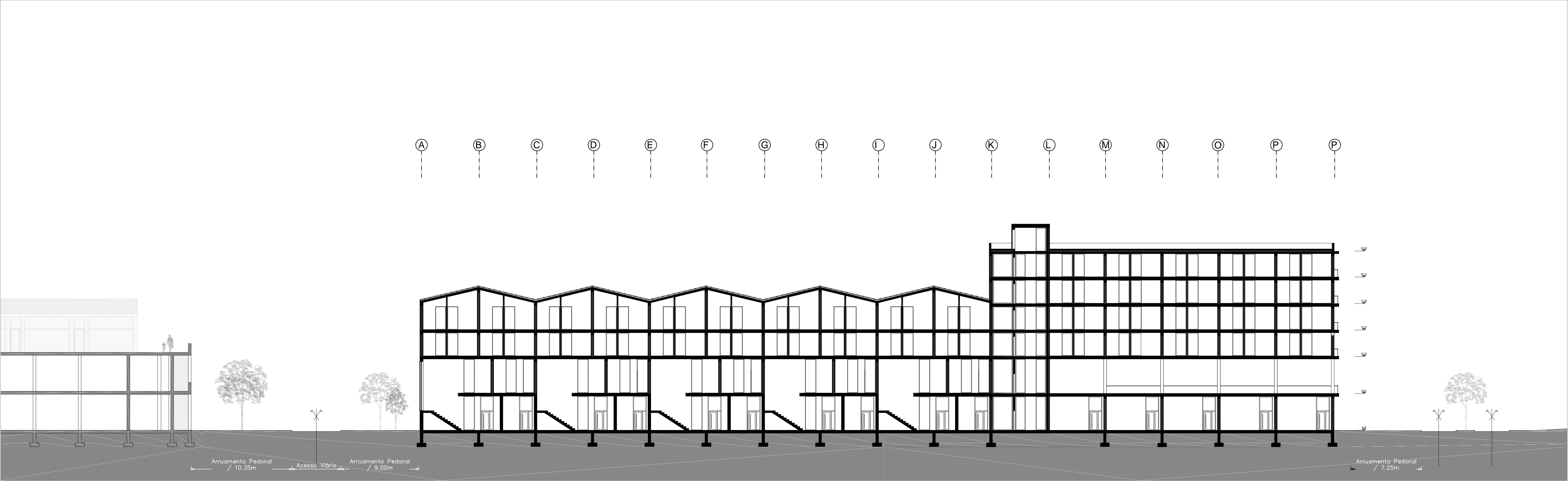
ALÇADO NORTE



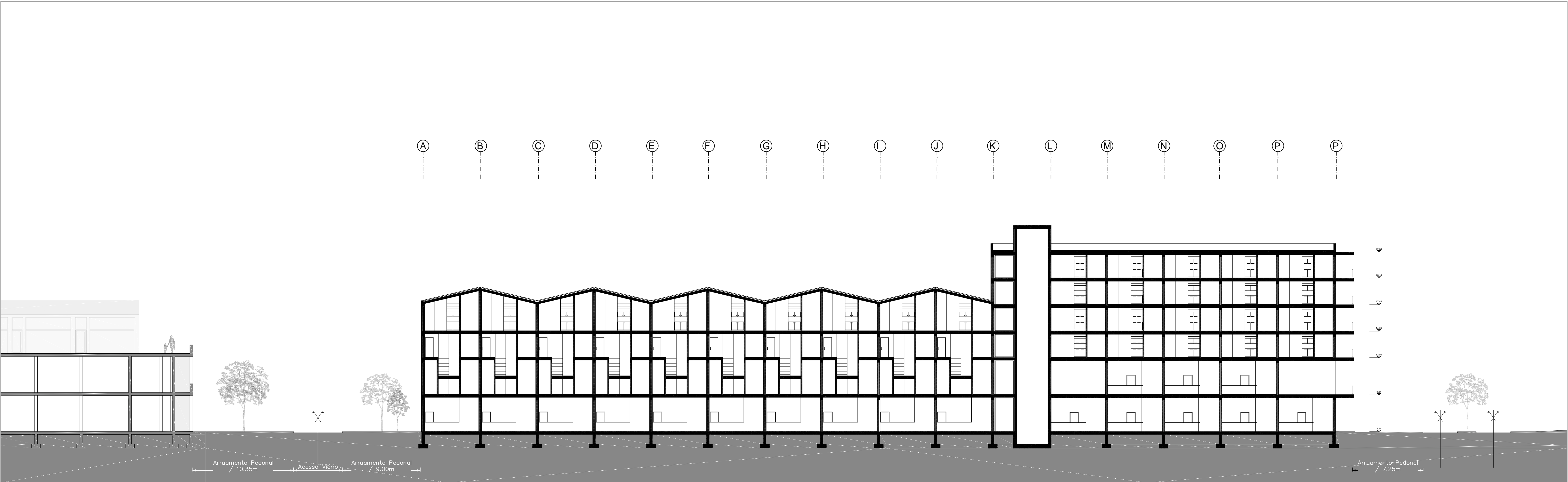
ALÇADO POENTE



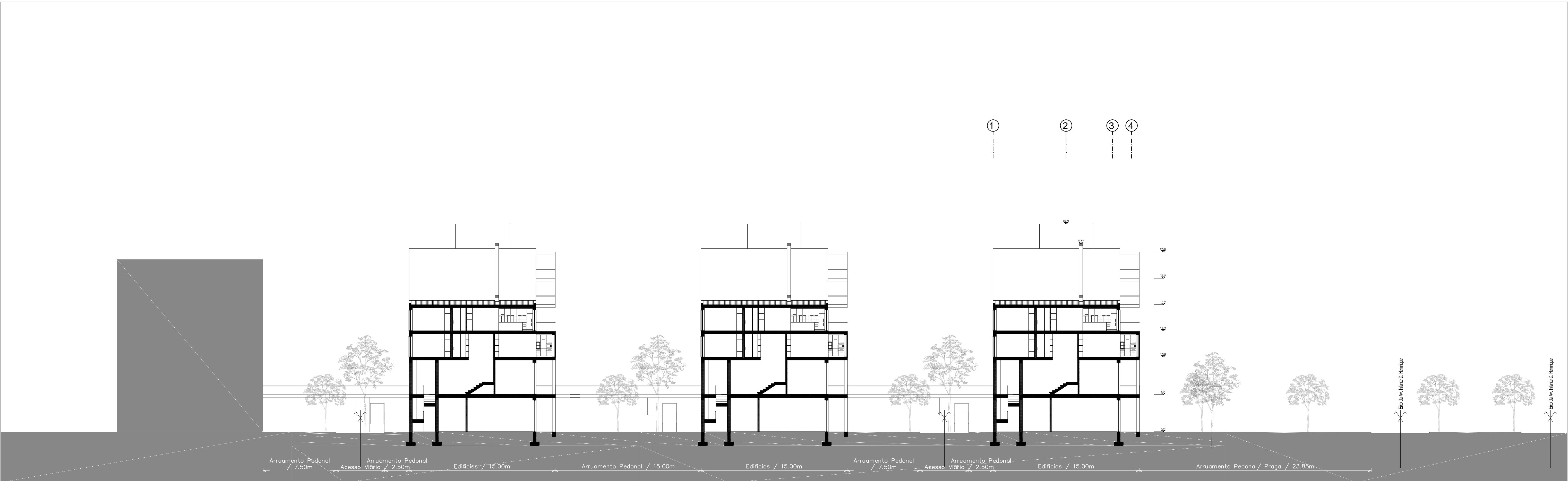
ALÇADO NASCENTE



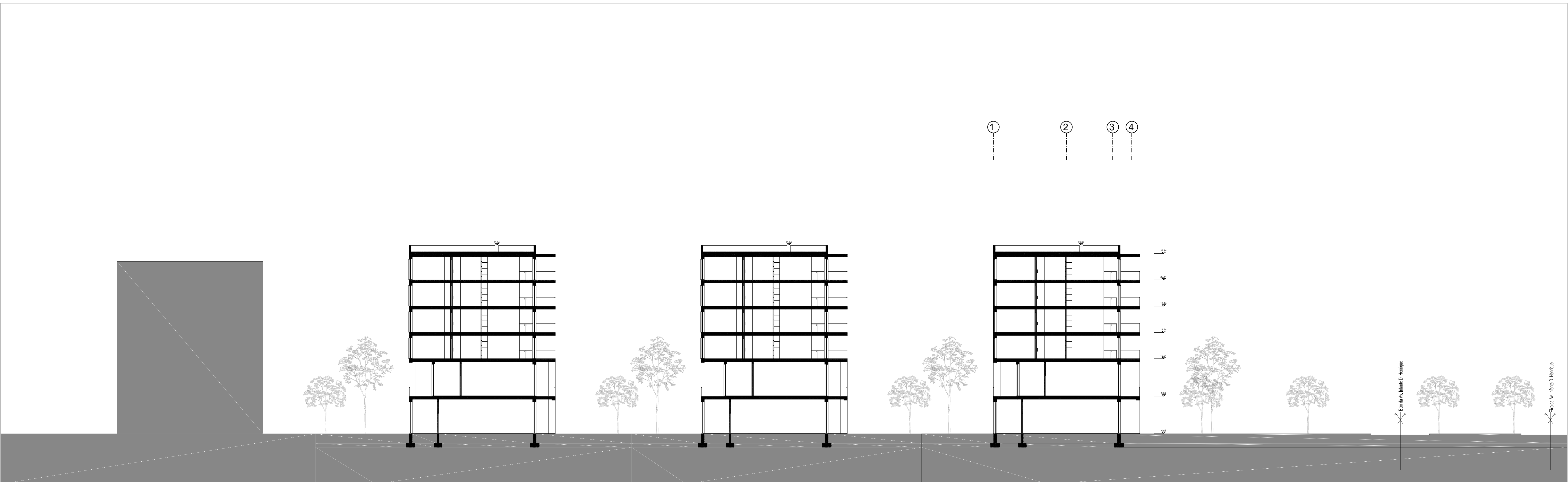
CORTE A A'



CORTE B B'



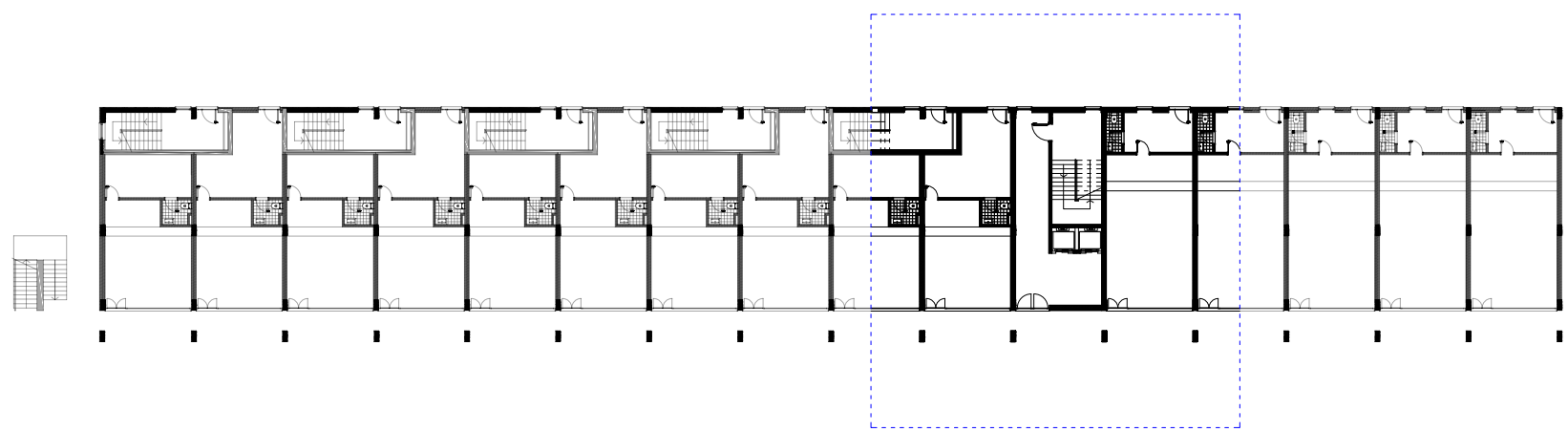
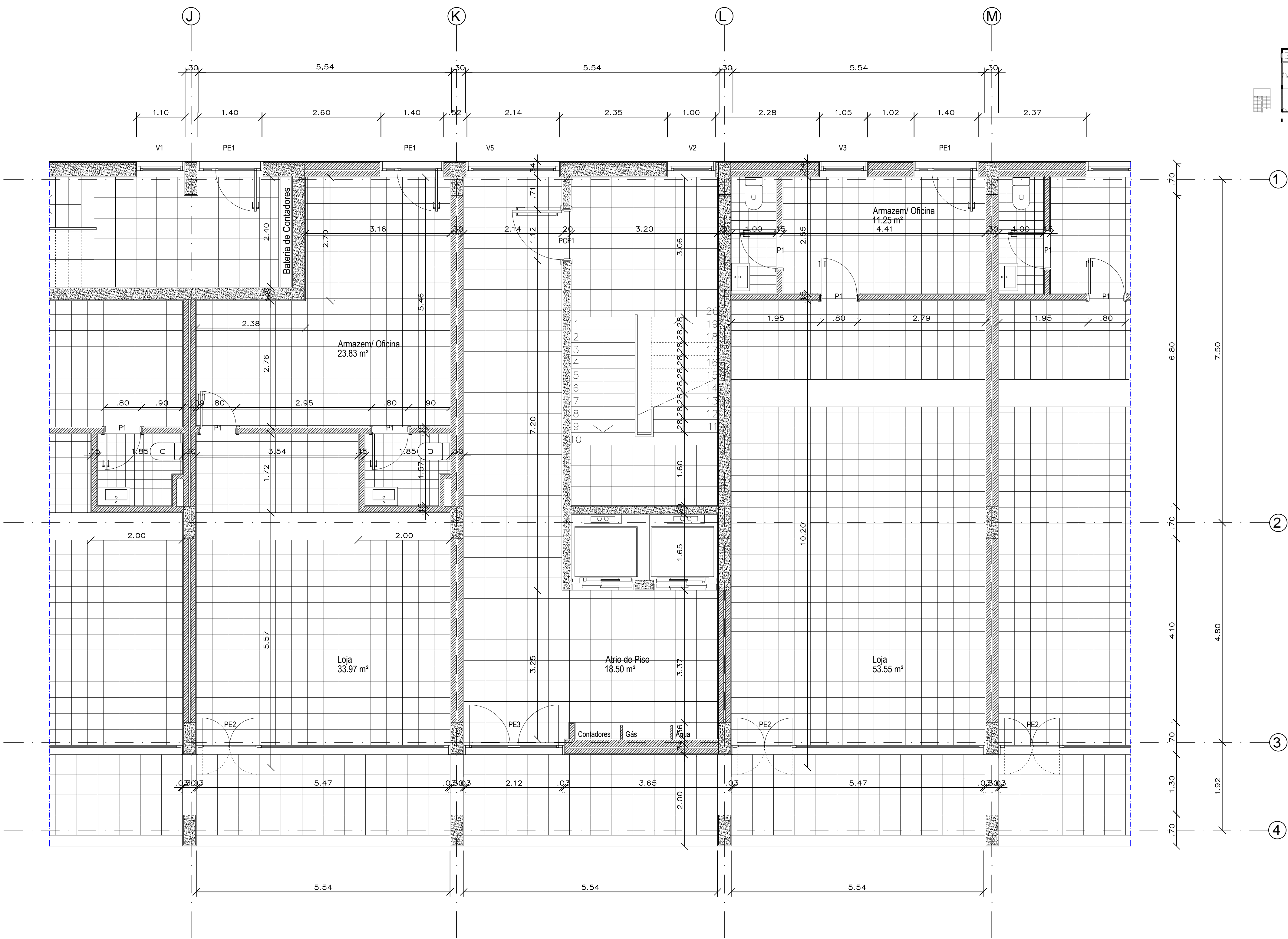
CORTE C C'



CORTE D D'

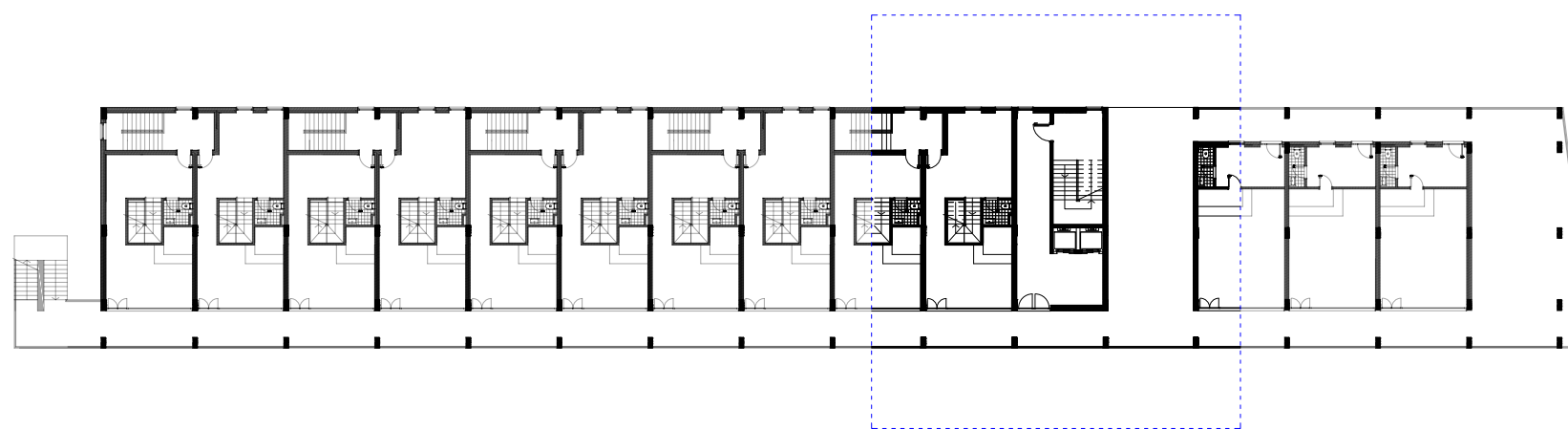
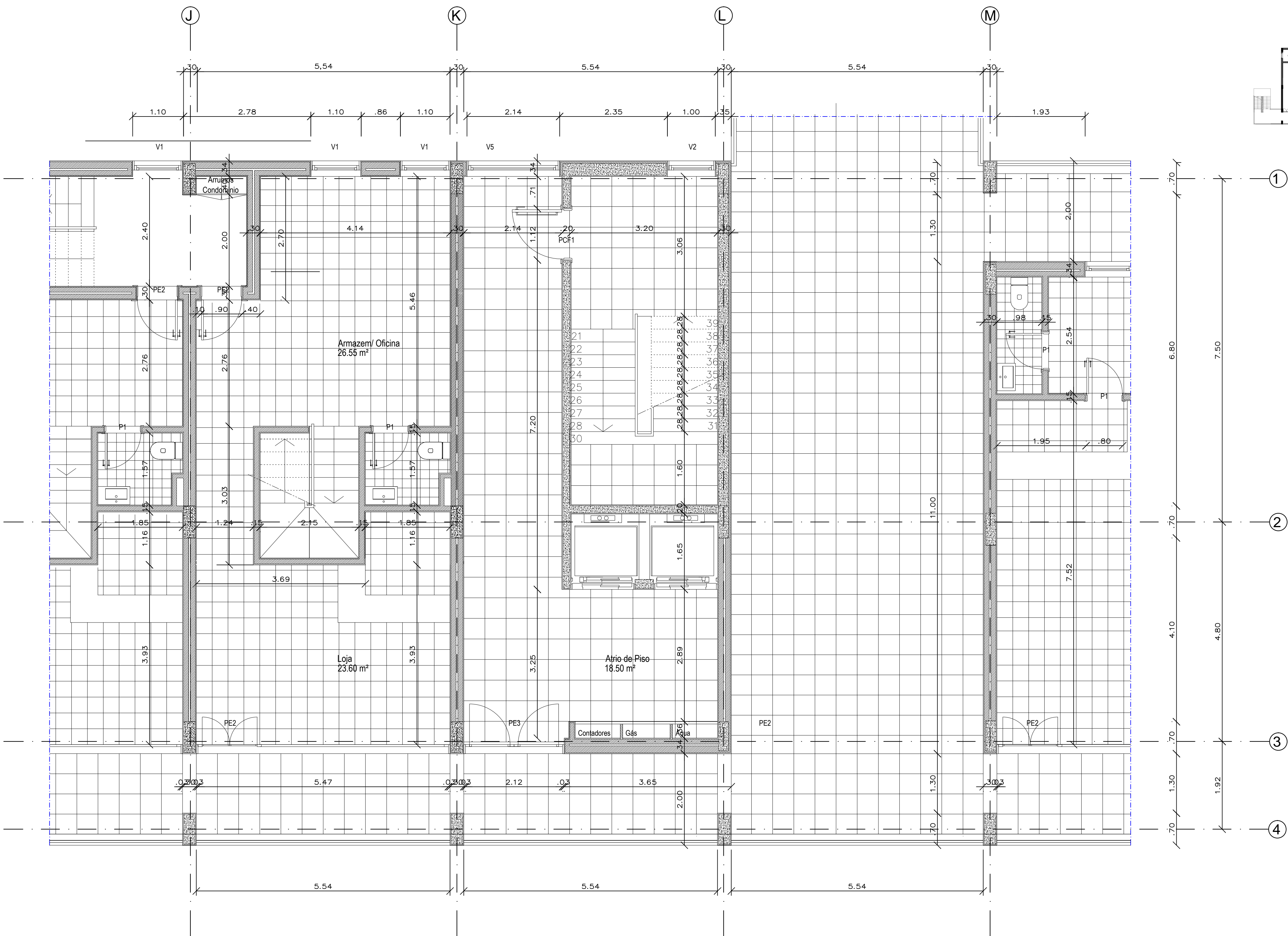


CORTE GG'



Corte parcial 1/50_ Piso 0_ Acesso principal_ Zona comercial

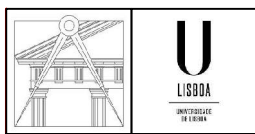
CORTE GG'



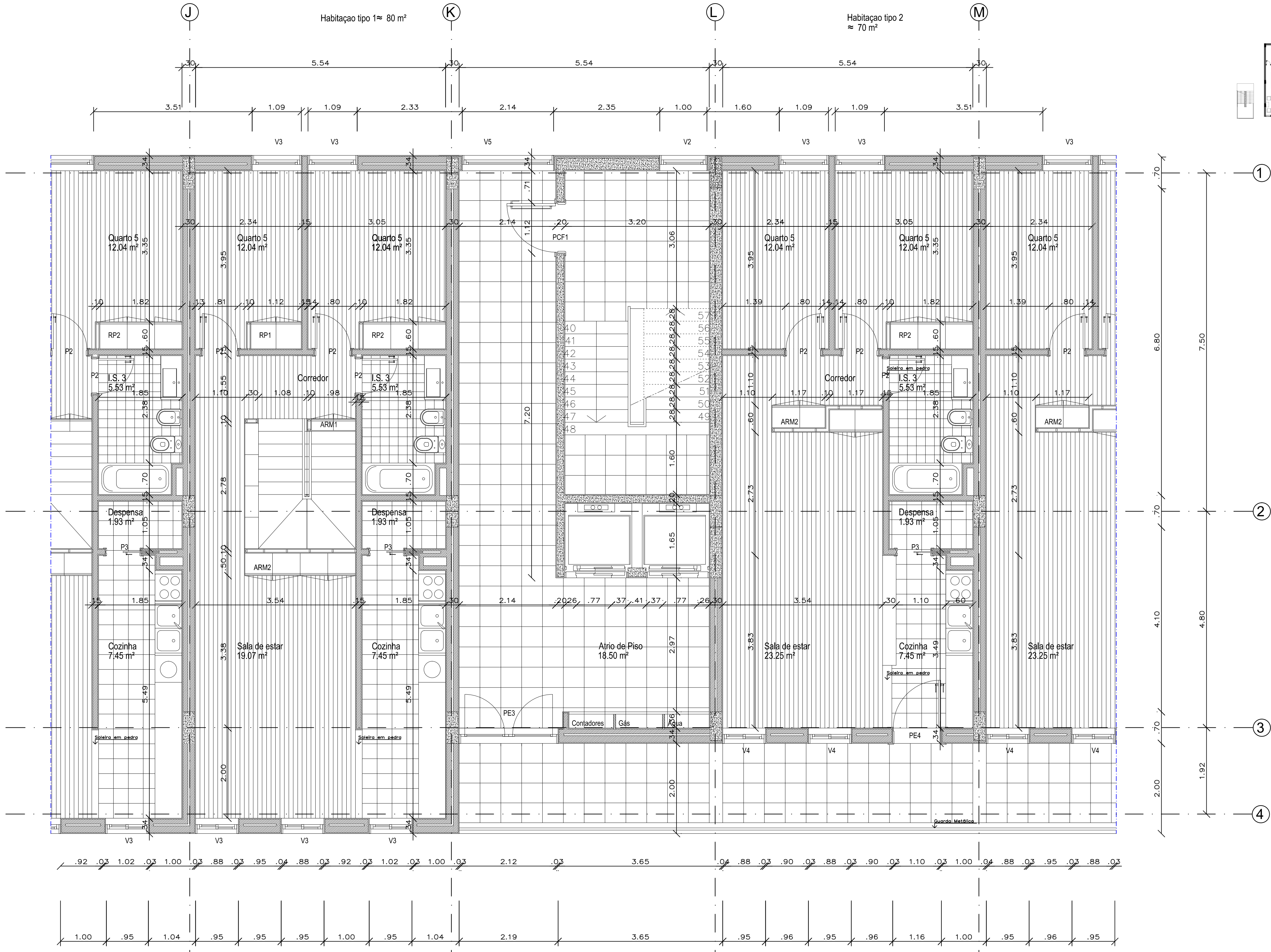
Corte parcial 1/50_ Piso 1_ Acesso principal_ Zona comercial

| Designação Portas | PE1 | PE2 | PE3 | PE4 |
|-------------------|-----|-----|-----|-----|
| Alçada esc. 1:20 | | | | |
| Planta esc. 1:20 | | | | |

| DESIGNAÇÃO DAS PORTAS | | |
|-----------------------|----------------------------------|---|
| PE1 | Unidades | 13 |
| | Componentes | Uma folha com vão lateral e claraboia |
| | Função | Porta exterior |
| | Situação e dimensão dos vãos lxx | R/c 10 (110x200) |
| | Piso 1 | 3 (110x200) |
| | Piso 2 | - |
| PE2 | Unidades | 28 |
| | Componentes | Duas folhas com folha lateral e claraboia |
| | Função | Porta exterior |
| | Situação e dimensão dos vãos lxx | R/c 15 (140x200) |
| | Piso 1 | 13 (140x200) |
| | Piso 2 | - |
| PE3 | Unidades | 25 |
| | Componentes | Uma folha |
| | Função | Porta exterior |
| | Situação e dimensão dos vãos lxx | R/c - |
| | Piso 1 | 5 (110x210) |
| | Piso 2 | 10 (110x210) |
| PE4 | Unidades | 5 |
| | Componentes | Duas folhas e claraboia |
| | Função | Porta exterior |
| | Situação e dimensão dos vãos lxx | R/c 10 (110x200) |
| | Piso 1 | 1 (110x200) |
| | Piso 2 | 1 (110x200) |

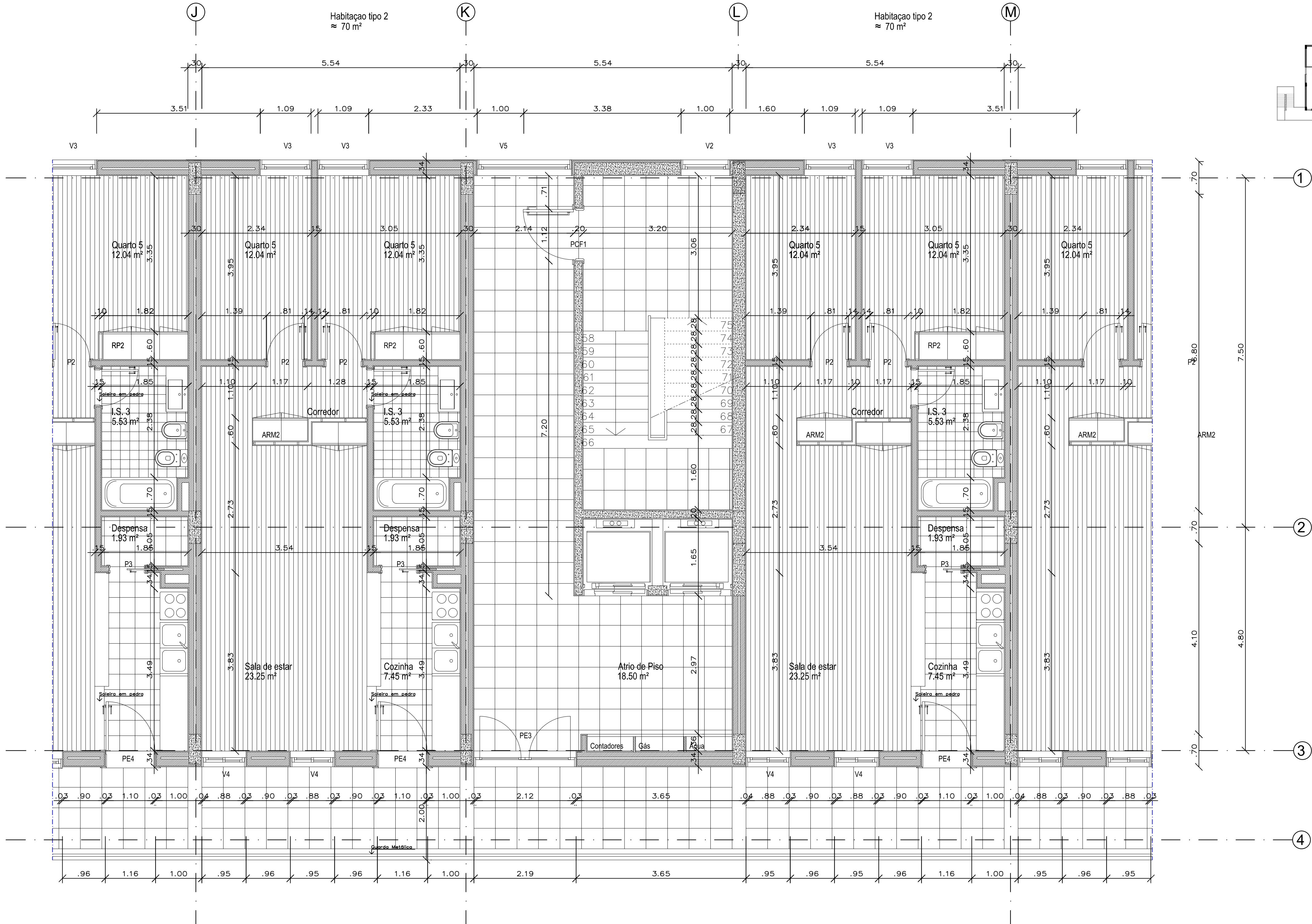


CORTE GG'



Corte parcial 1/50_Piso 2_Acesso principal_Habitação tipo 1 e 2

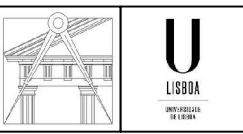
CORTE GG'

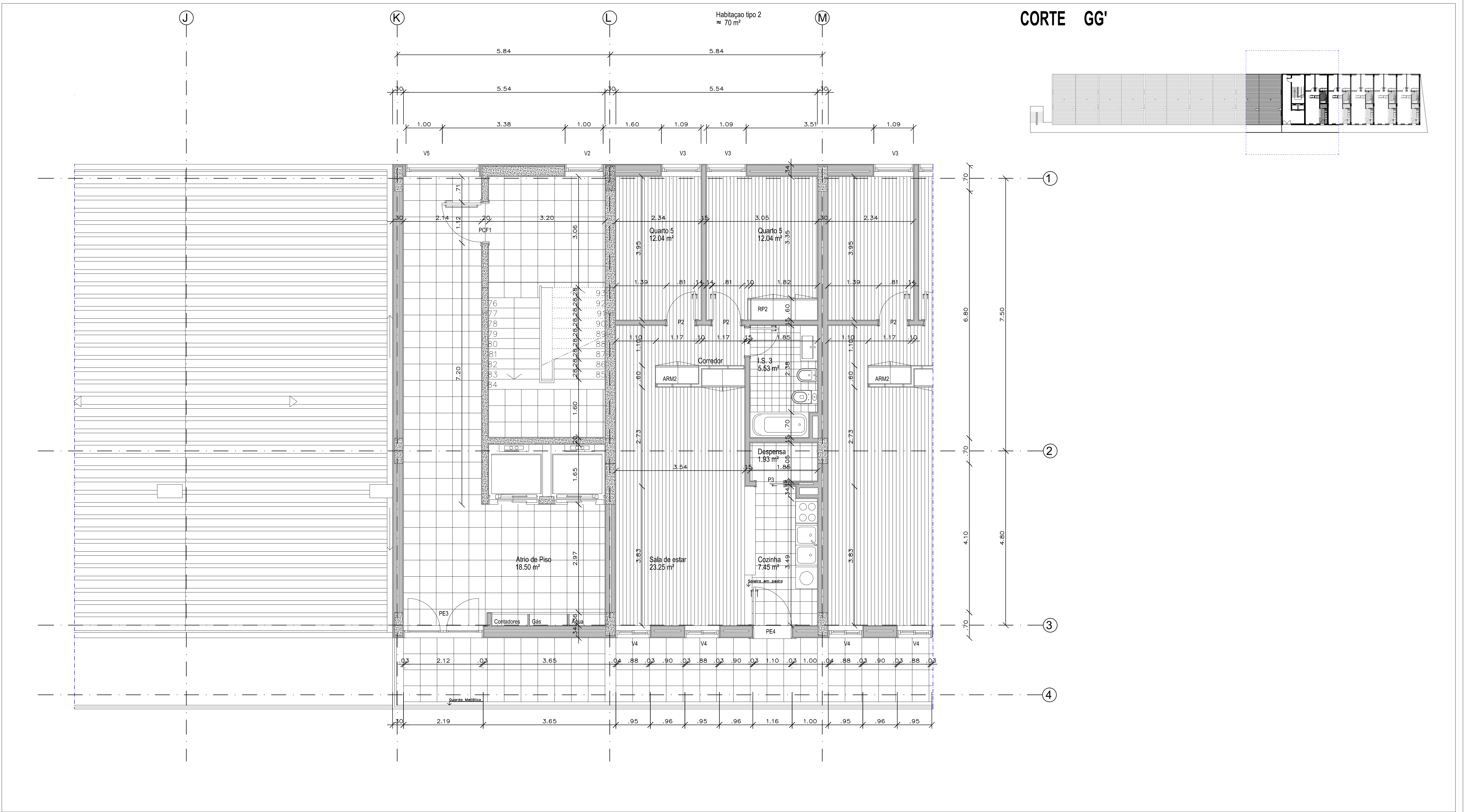


Corte parcial 1/50_Piso 3_Acesso principal_Habitação tipo 2

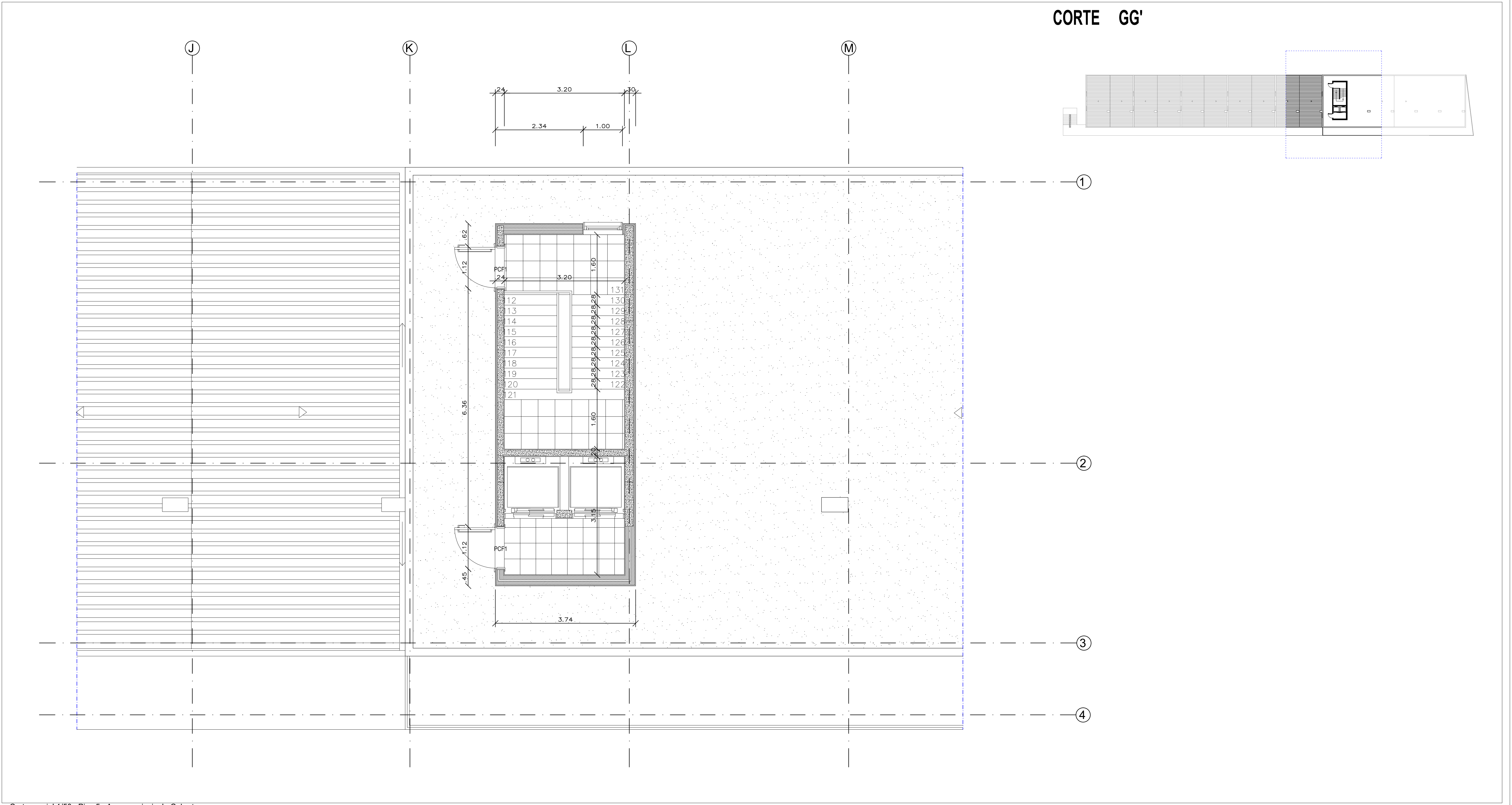
| Designação Portas | V1 | V2 | V3 | V4 |
|-------------------|----|----|----|----|
| Alçapão esc. 120 | | | | |
| Piso esc. 120 | | | | |

| DESIGNAÇÃO DAS PORTAS | | |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------------|
| V1 | Unidades | 48 |
| | Componentes | Uma folha |
| | Função | Janela exterior fixa |
| | Situação e dimensão dds | 13 (110x350) |
| | vãos lxh | Piso 1 33 (110x350) |
| | | Piso 2 - |
| V2 | Unidades | 13 |
| | Componentes | Uma folha |
| | Função | Janela exterior fixa |
| | Situação e dimensão dds | 2 (100x240) |
| | vãos lxh | Piso 1 2 (100x240) |
| | | Piso 2 2 (100x240) |
| V3 | Unidades | 110 |
| | Componentes | Dois folhas |
| | Função | Janela exterior de correr |
| | Situação e dimensão dds | 60 (95x240) |
| | vãos lxh | Piso 1 30 (95x240) |
| | | Piso 2 10 (95x240) |
| V4 | Unidades | 50 |
| | Componentes | Uma folha |
| | Função | Janela exterior oscilobatente |
| | Situação e dimensão dds | 5 (110x210) |
| | vãos lxh | Piso 1 10 (110x210) |
| | | Piso 2 5 (110x210) |





Corte parcial 1/50_ Piso 3 e 4_ Acesso principal_ Habitação tipo 2

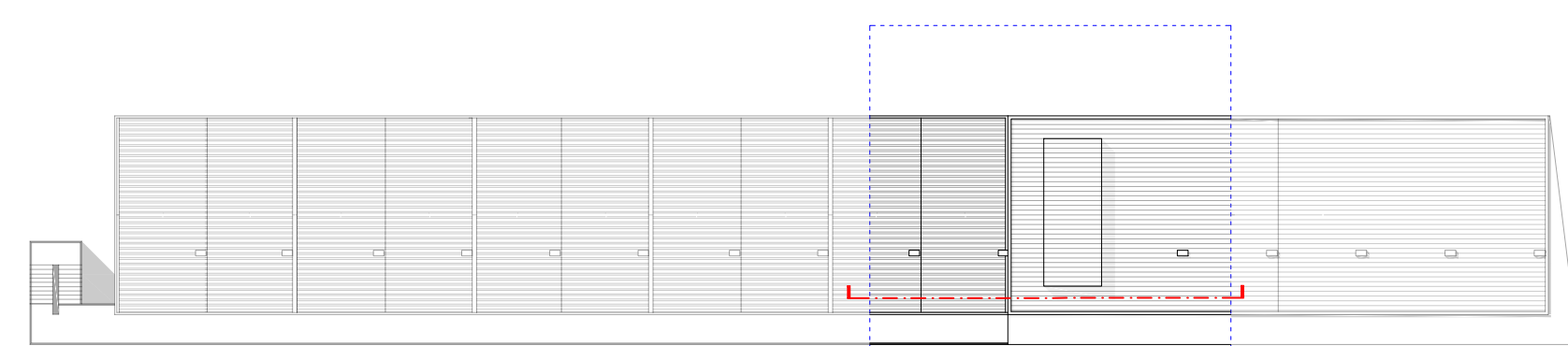
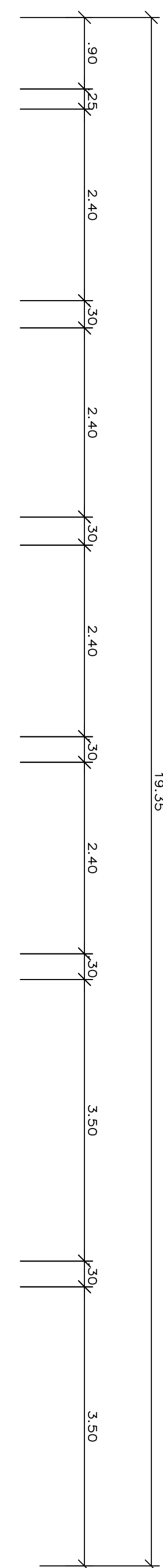


Corte parcial 1/50_ Piso 5_ Acesso principal_ Cobertura

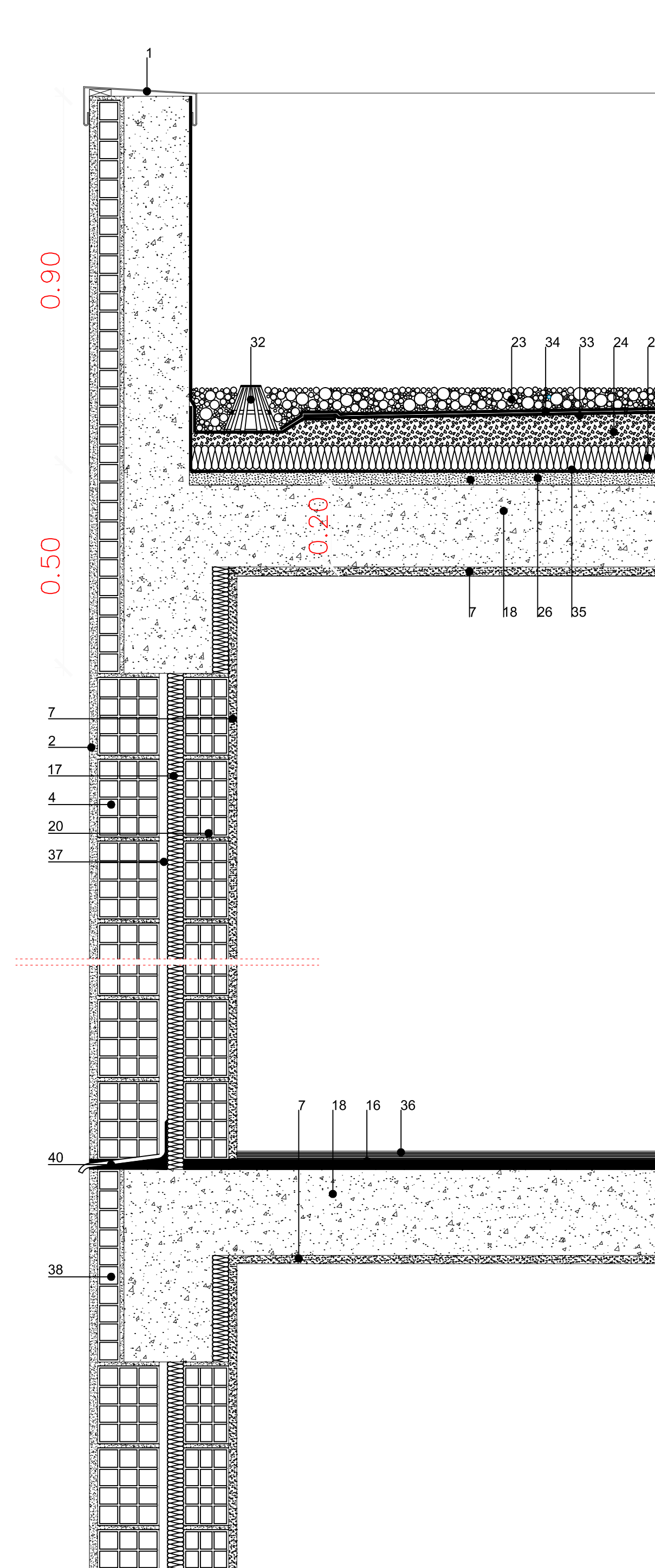
| Designação Portas | PCF1 | PI2 | PE3 | PE4 |
|-------------------|------|-----|-----|-----|
| Alçado esc. 1/20 | | | | |
| Planta esc. 1/20 | | | | |

| DESIGNAÇÃO DAS PORTAS | |
|-------------------------|---------------------------|
| Unidades | 8 |
| Componentes | Uma folha |
| Função | Porta corta-fogo |
| Situação e dimensão dds | R/c 1 (1110x200) |
| vãos lxh | Piso 1 1 (1110x200) |
| | Piso 2 1 (1110x200) |
| | Piso 3 1 (1110x200) |
| | Piso 4 1 (1110x200) |
| | Piso 5 1 (1110x200) |
| | Piso 6 2 (1110x200) |
| Vidro | - |
| Material | Aço e Gipsita |
| Unidades | 46 |
| Componentes | Uma folha |
| Função | Porta interior de balante |
| Situação e dimensão dds | R/c 16 (80x200) |
| vãos lxh | Piso 1 16 (80x200) |
| | Piso 2 - |
| | Piso 3 - |
| | Piso 4 - |
| | Piso 5 - |
| | Piso 6 - |
| Vidro | - |
| Material | Folheada a madeira |
| Unidades | 120 |
| Componentes | Uma folha |
| Função | Porta interior de balante |
| Situação e dimensão dds | R/c - |
| vãos lxh | Piso 1 45 (80x200) |
| | Piso 2 45 (80x200) |
| | Piso 3 45 (80x200) |
| | Piso 4 15 (80x200) |
| | Piso 5 15 (80x200) |
| | Piso 6 - |
| Vidro | - |
| Material | Folheada a madeira |
| Unidades | 40 |
| Componentes | Uma folha |
| Função | Porta interior de correr |
| Situação e dimensão dds | R/c - |
| vãos lxh | Piso 1 15 (80x200) |
| | Piso 2 15 (80x200) |
| | Piso 3 5 (80x200) |
| | Piso 4 5 (80x200) |
| | Piso 5 5 (80x200) |
| | Piso 6 - |
| Vidro | - |
| Material | Folheada a madeira |

CORTE EE'

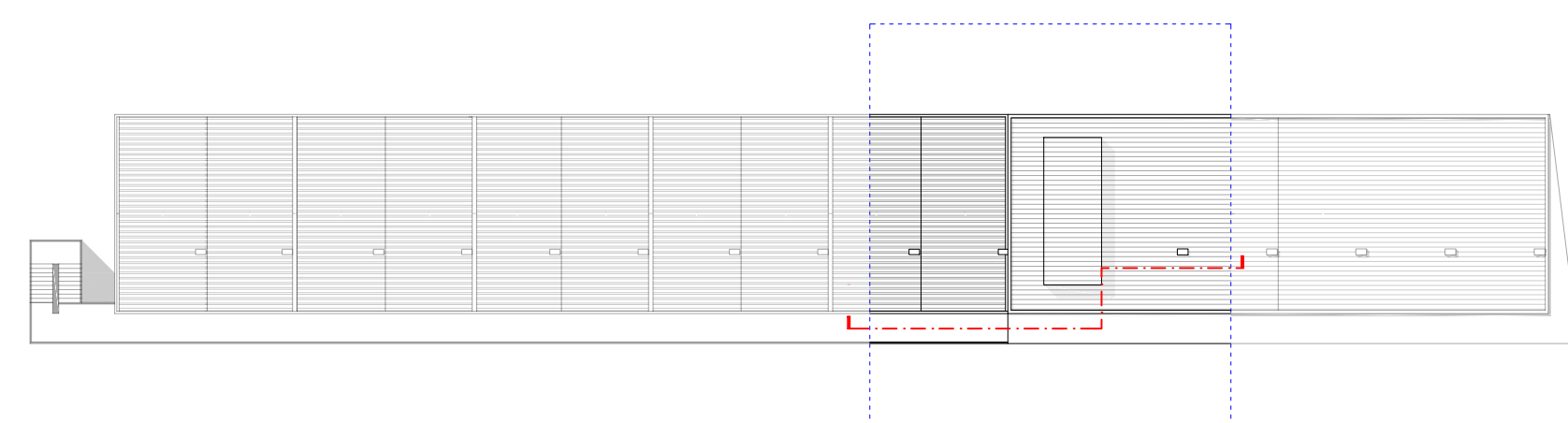
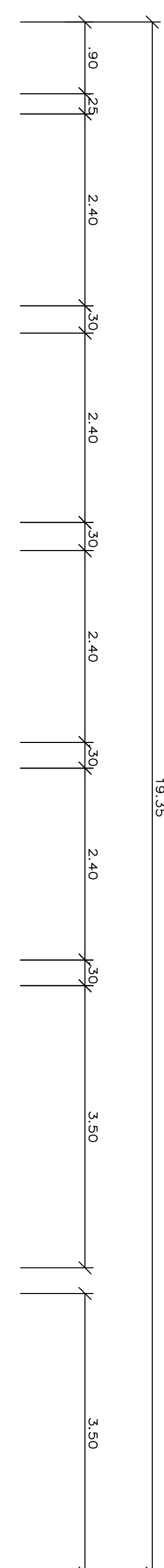
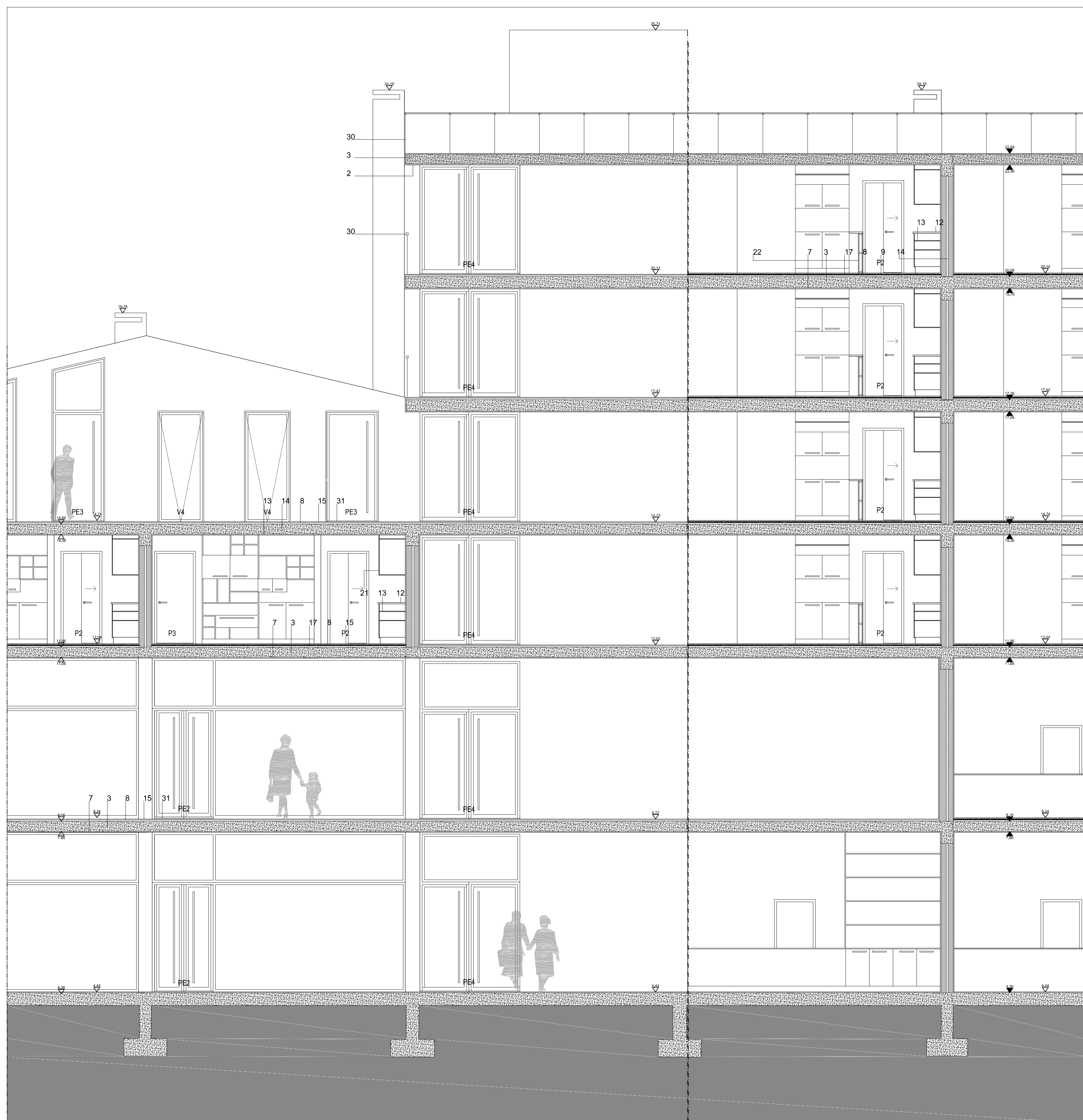


Pormenor 1
Esc: 1/10

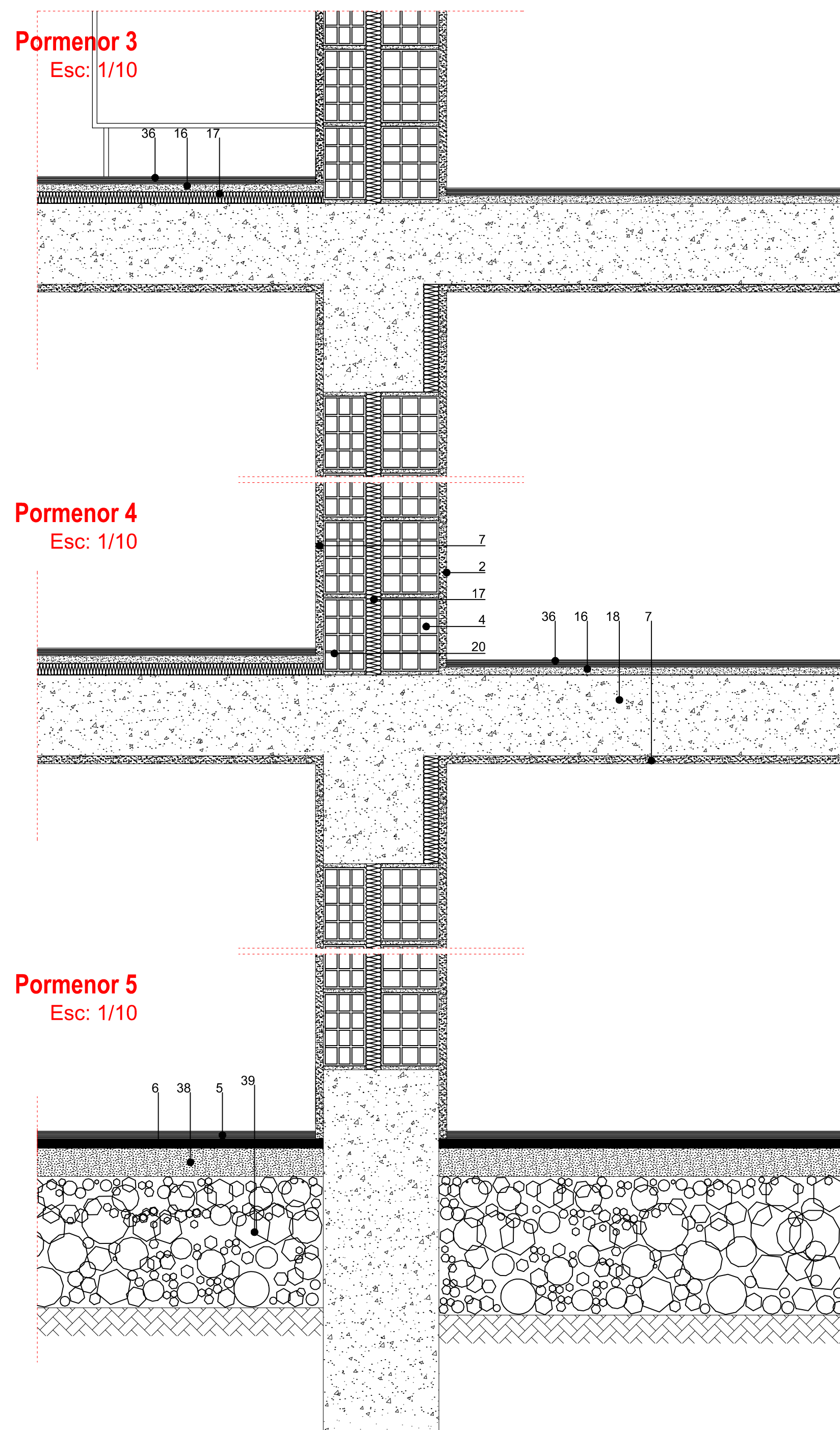


Pormenor 2
Esc: 1/10

CORTE FF'



Pormenor 3
Esc: 1/10

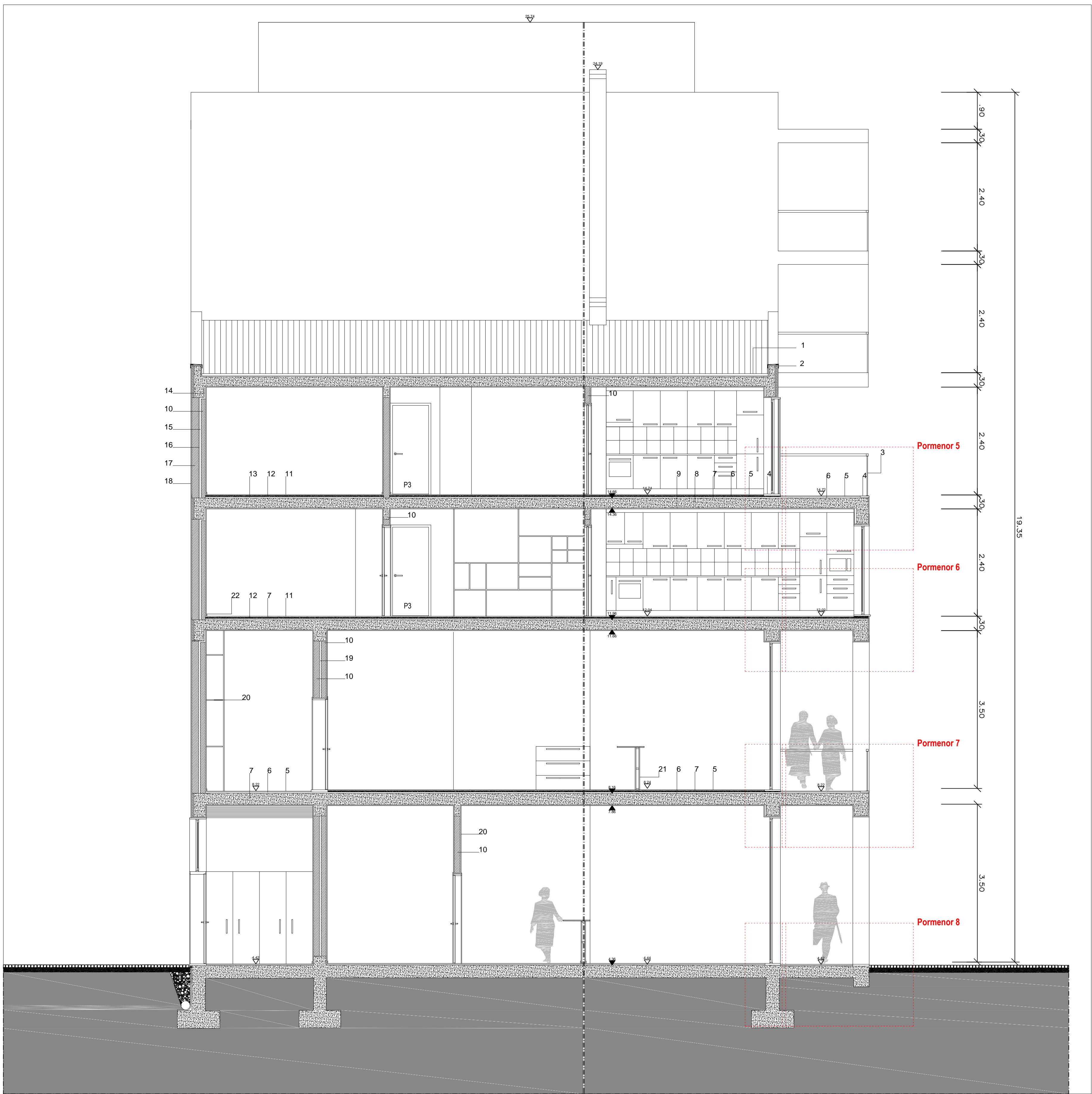


Pormenor 4
Esc: 1/10

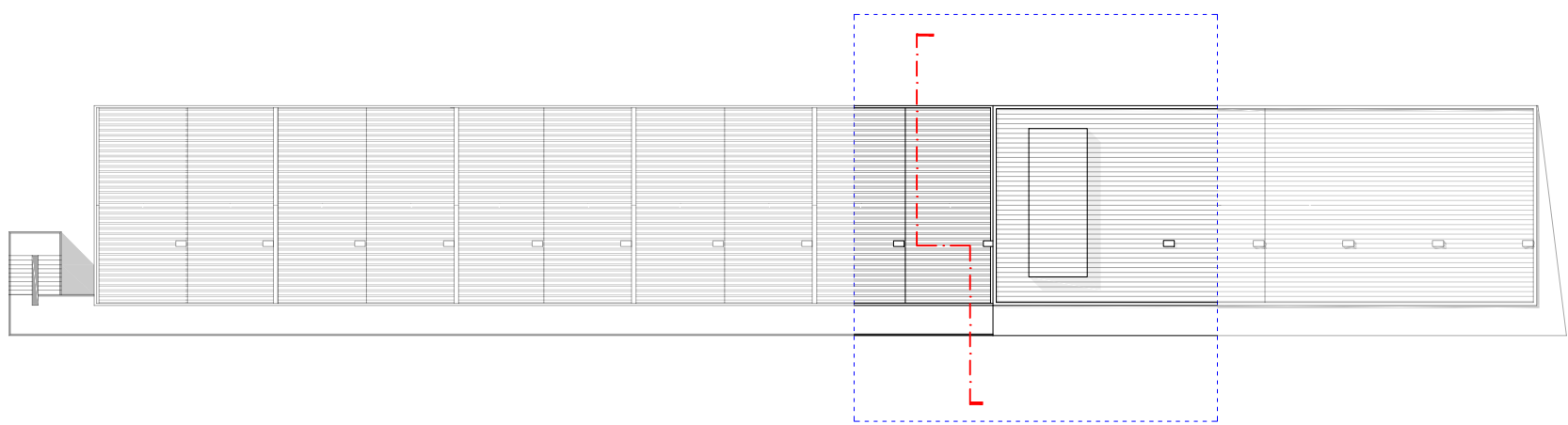
Pormenor 5
Esc: 1/10

- | | | |
|---|--|--|
| 1- Rufo em Zinco | 11- Chapa Isol térmica 80mm | 21- Armário Superior em Contraplacado |
| 2- Reboco | 12- Bancada de Cozinha em Pedra | 22- Bancada Revestida a Placas de Gesso Cartonado |
| 3- Suporte Estrutural, Laje em Betão Armado 200mm | 13- Armário Inferior em Contraplacado | 23- Brita ou Seixo Rolado |
| 4- Alvenaria de Tijolo Furado 30X20X15 | 14- Isolamento Térmico Tipo Walmate 40mm | 24- Camada de Forma para Formação de Pendente com o Mínimo de 1% de Inclinação |
| 5- Isolamento Térmico e Caixa de Ar 60mm | 15- Pavimento em Mosaico Porcelânico | 25- Isolamento Térmico |
| 6- Alvenaria de Tijolo furado 30X20X11 | 16- Betonilha de Regularização e Assentamento do Pavimento | 26- Betonilha de Regularização |
| 7- Estuque | 17- Isolamento Térmico | 27- Pavimento em Mosaico Porcelânico |
| 8- Betonilha de Regularização e Assentamento do Pavimento | 18- Suporte Estrutural, Laje em Betão Armado 200mm | 28- Betonilha de Regularização e Assentamento do Pavimento |
| 9- Pavimento em Mosaico Porcelânico | 19- Estuque | 29- Massame de Betão |
| 10- Suporte Estrutural, Laje em Betão Armado 200mm | 20- Parede Interior em Alvenaria de Tijolo furado 30X20X11 | 30- Guarda Metálica |

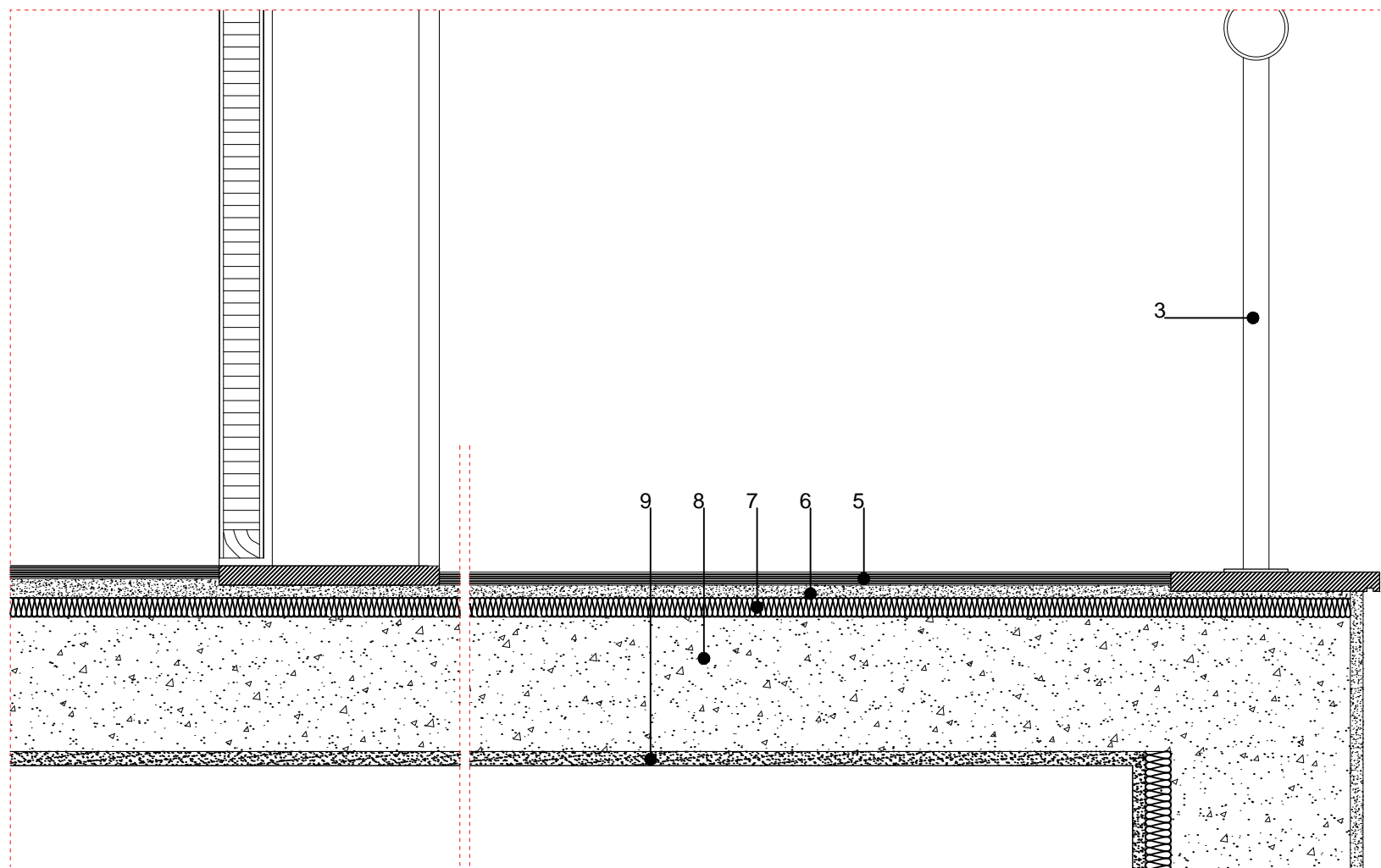
- 31- Soleira em Pedra
- 32- Ralo de Pinha
- 33- Tela Impermeabilizante
- 34- Filtro Separador Geotêxtil
- 35- Barreira de Vapor
- 36- Soalho Flutuante
- 37- Caixa de Ar 20mm
- 38- Tijoleira de Capeamento
- 40- Drenagem
- 41- Cadeira de Argamassa



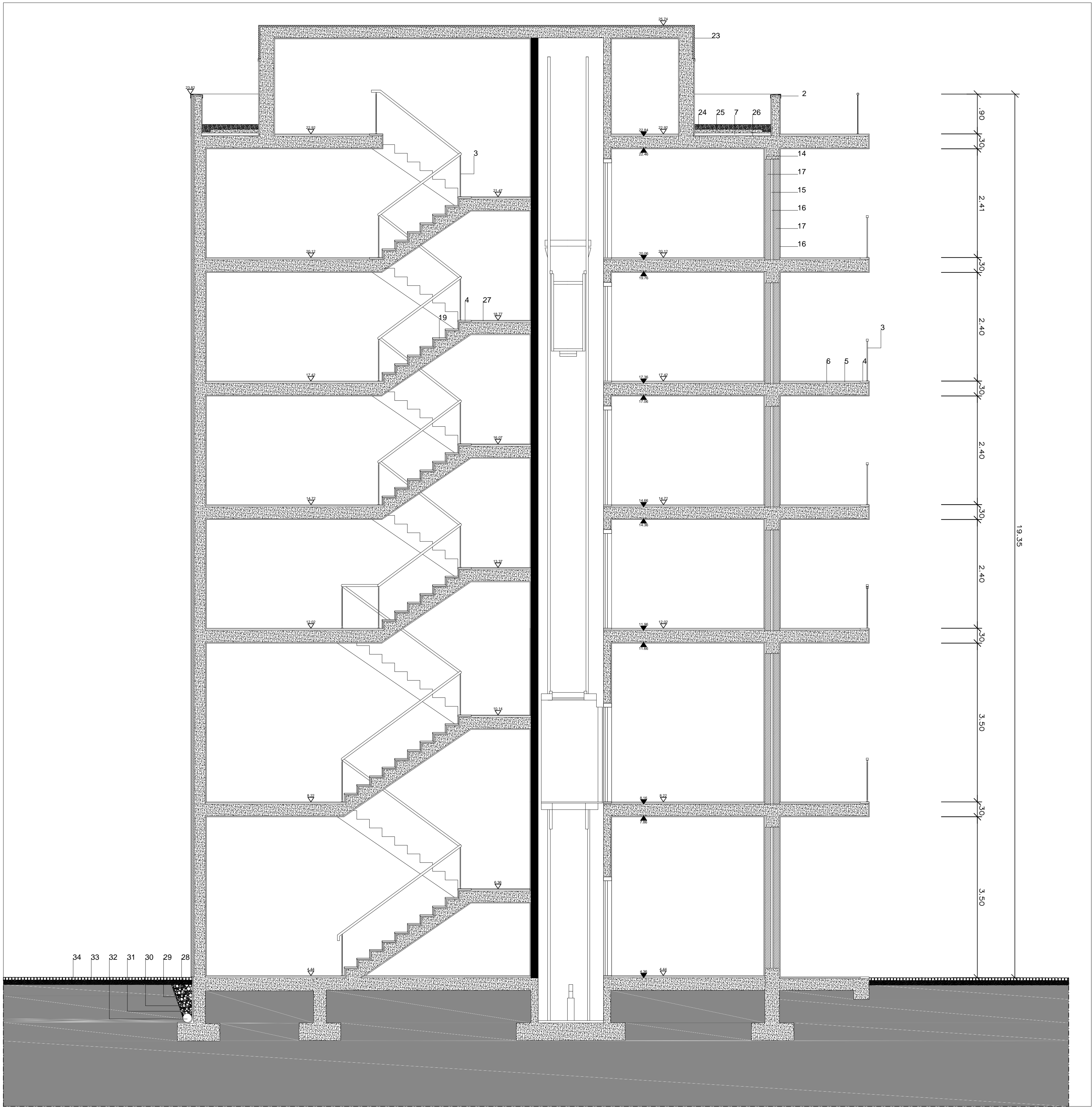
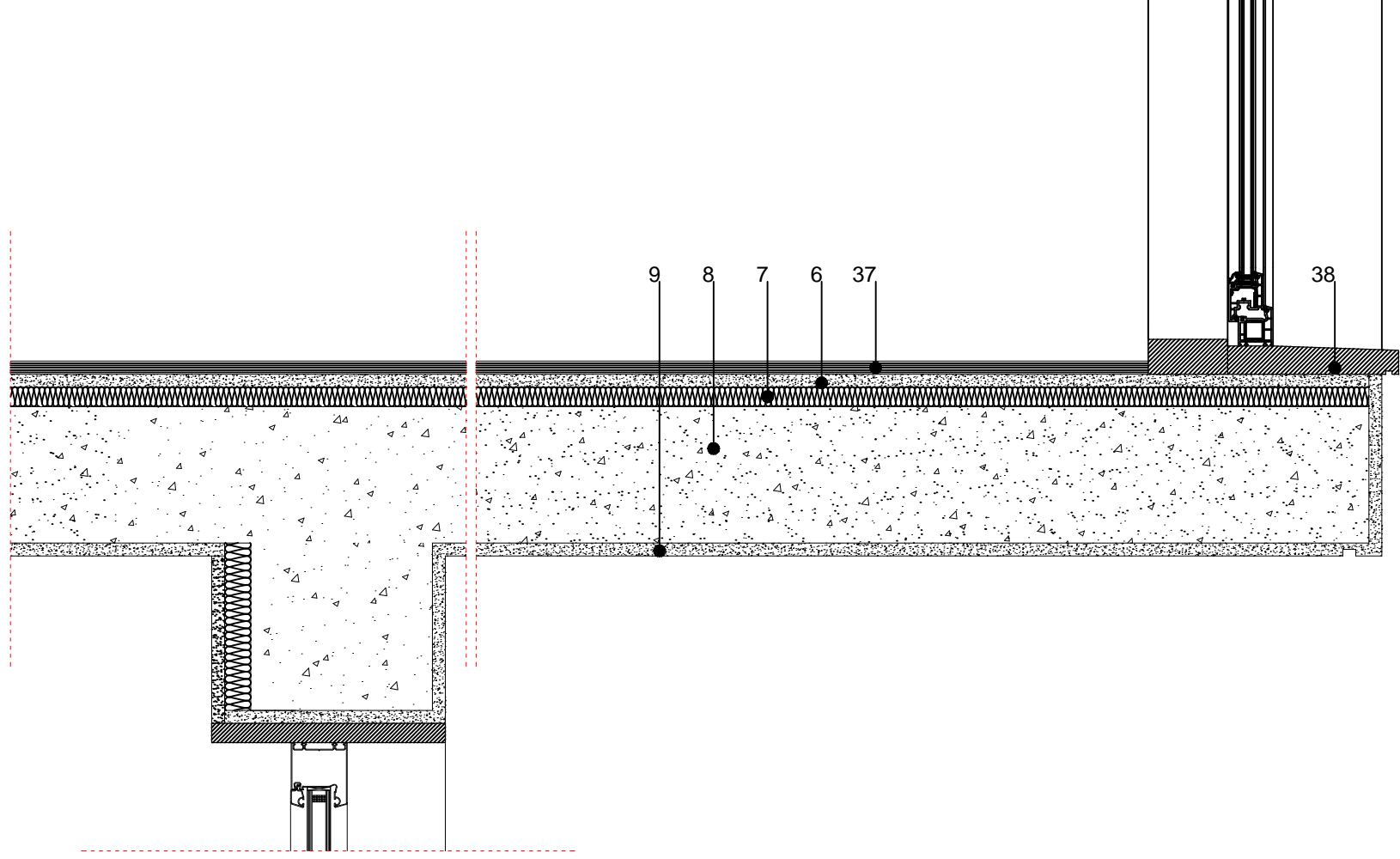
CORTE GG'



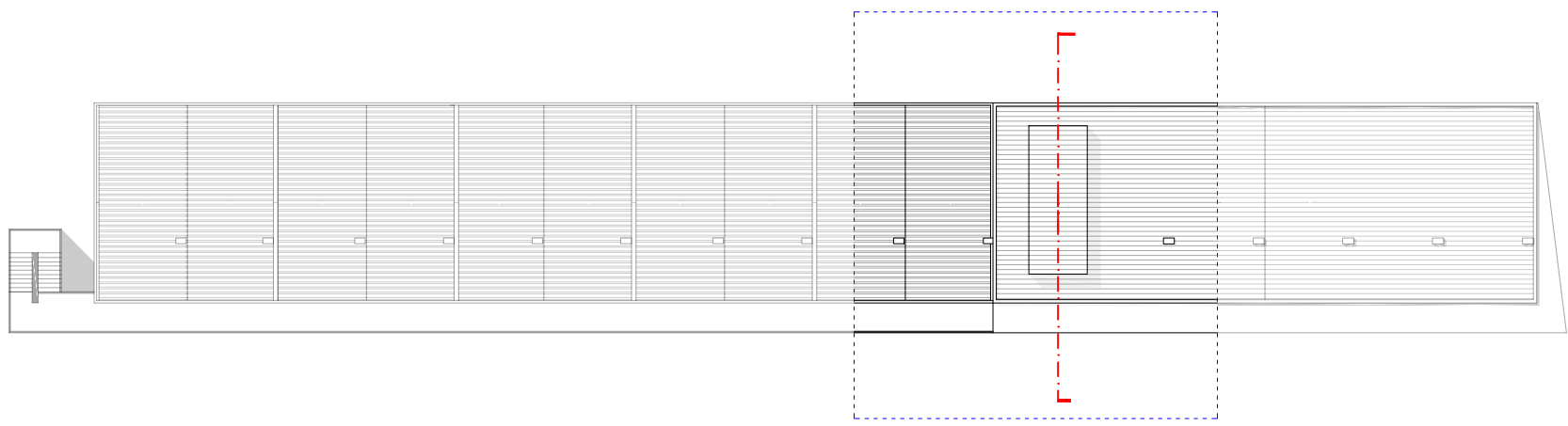
Pormenor 5
Esc: 1/10



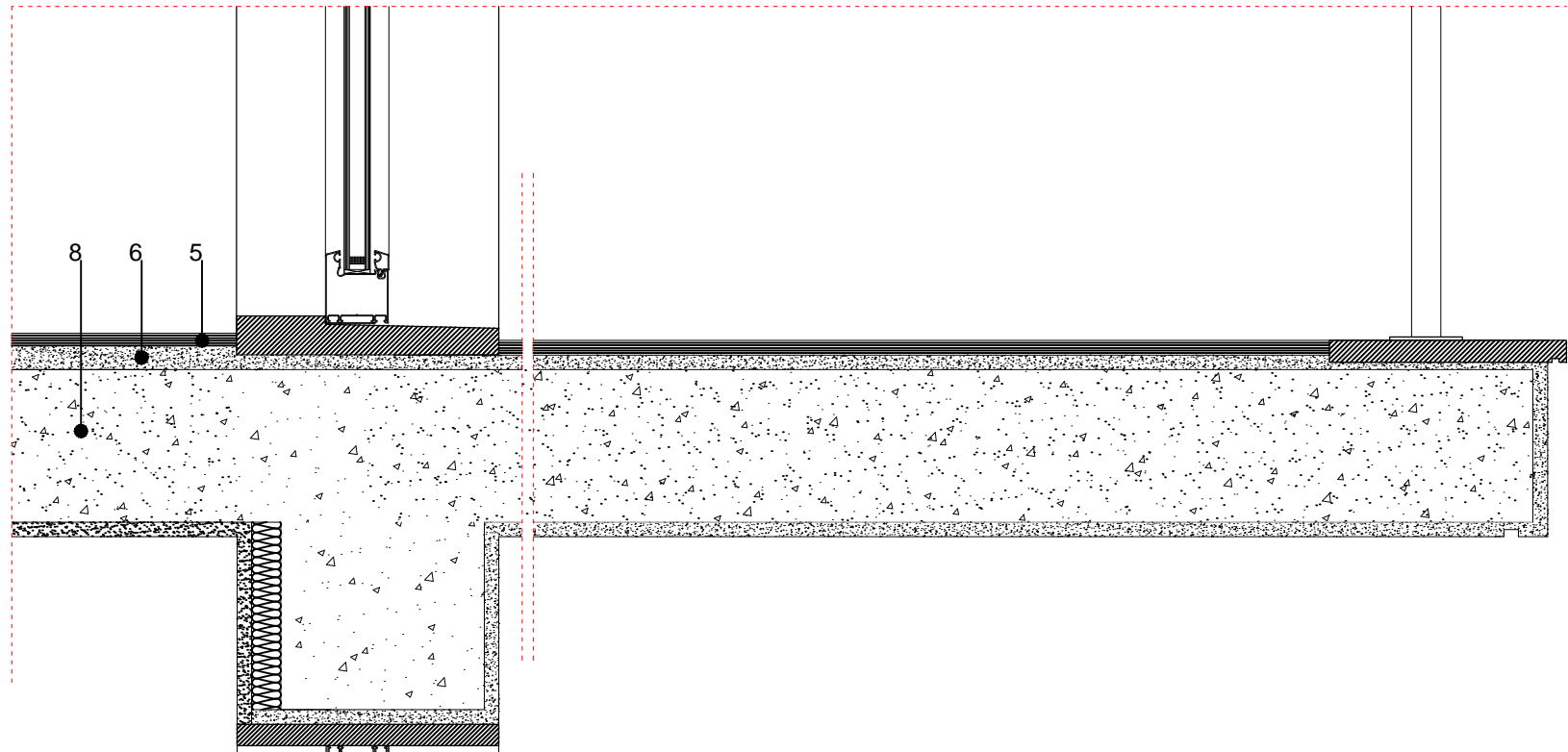
Pormenor 6
Esc: 1/10



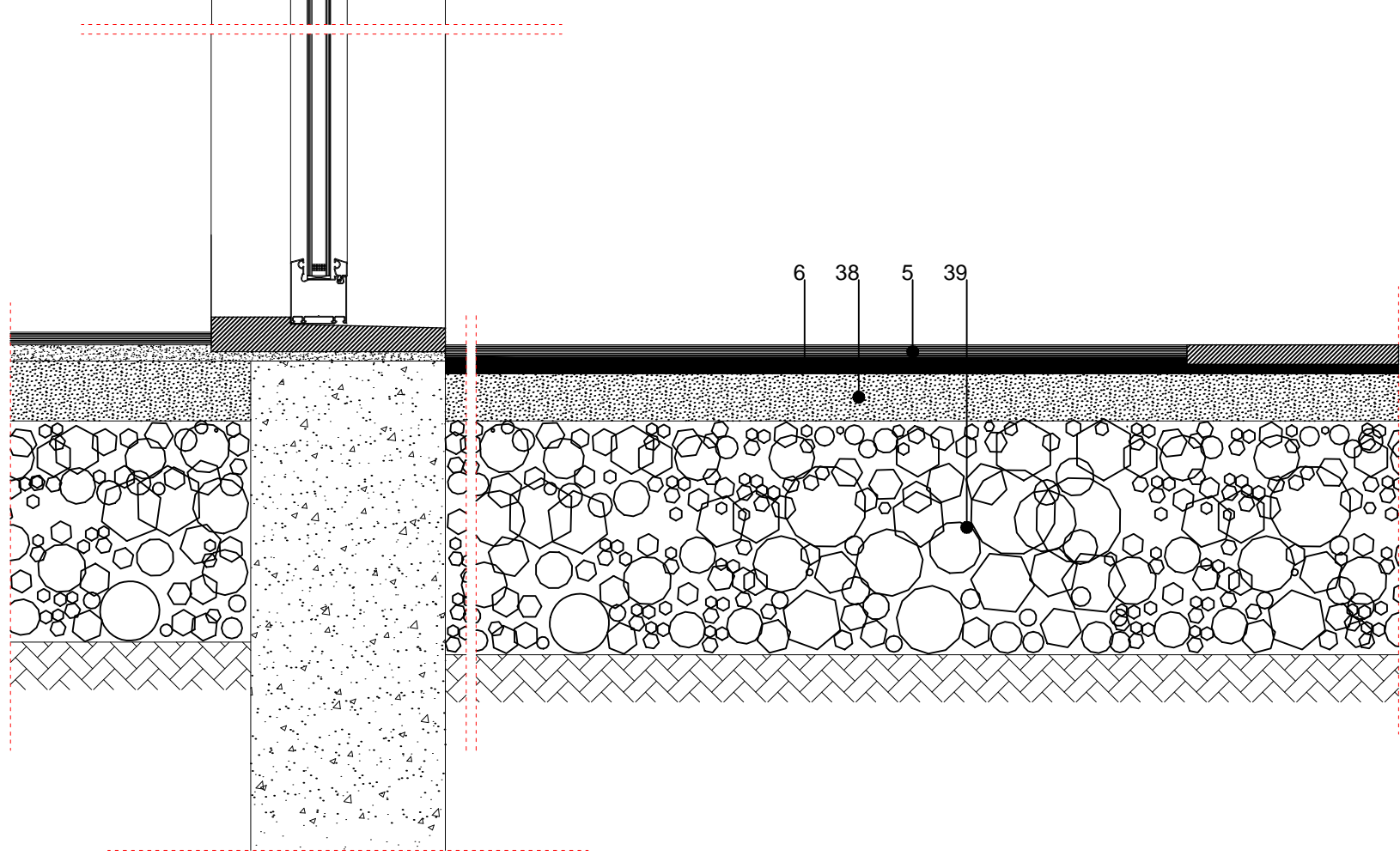
CORTE DD'



Pormenor 7
Esc: 1/10



Pormenor 8
Esc: 1/10



- | | | | | |
|---|---|--|---|---|
| 1- Chapa Isotérmica 80mm 2- Rufo em Zinco 3- Guarda Metálica 4- Soleira em Pedra 5- Pavimento em Mosaico Porcelânico 6- Betoniha de Regularização e Assentamento do Pavimento 7- Isolamento Térmico 8- Suporte Estrutural, Laje em Betão Armado 200mm 9- Estuque 10- Paredes Interiores em Alvenaria de Tijolo furado 30X20X11 | 11- Soalhito em Reguas de Madeira 200x2000mm 12- Travessas 50x50 13- Caixa de Ar 14- Isolamento Térmico Tipo Wallmate 300mm 15- Isolamento Térmico Tipo Wallmate 400mm 16- Caixa de Ar 100mm 17- Paredes Interiores em Alvenaria de Tijolo furado 30X20X15 18- Reboco 19- Isolamento Térmico Tipo Wallmate 400mm 20- Armário Superior em Contraplacado | 21- Bancada Revestida a Placas de Gesso Cartonado 22- Rodape 23- Revestimento a Chapa de Zinco (Camarinha) 24- Brita ou Seixo Rolado 25- Camada de Forma para Formação de Pendente com o Mínimo de 1% de Inclinação 26- Betoniha de Regularização 27- Pavimento em Pedra 20mm 28- Impermeabilização 29- Isolamento Térmico 30- Camada Drenante | 31- Manta Geotêxtil 32- Tubo Drenante 33- Pó de Pedra 34- Calçada de Vidraço 35- Vidro Duplo Incolor 36- Caixa de Alumínio 37- Soalhito Flutuante 38- Soleira em Pedra 39- Massame de Betão Armado 40- Enrocamento | 40- Drenagem 41- Caldeira de Argamassa |
|---|---|--|---|---|

